

# 身心障礙者使用牌照稅免稅政策問題之界定

## 一、摘要（包含研究目的、研究方法、重要發現、主要建議及政策意涵）

政府為了照顧並幫助弱勢身障同胞，使其能自立生活，84年增訂使用牌照稅免稅條款，藉此提高社會福利水準，其立意不僅良善，政策目標也相當明確，但此項政策最大的疏漏點卻是將無能力購置車輛的弱勢家庭（約佔22%）摒除在外，這些福利政策的遺漏者是弱勢中的弱勢，最需要受照顧的一群，他們對交通的需求更迫切，因為惟有交通問題解決，才能有效改善行動能力，進而改善生活。但他們的需求卻被刻意的忽略隱沒，無法發聲，這也是此項政策最為人所詬病之處，與政策目的背道而馳。

依據 Titmuss 的社會福利理論，認為社會集體所提供的服務，係滿足社會所認定的需求，並幫助社會弱勢者的生存，這也是此項福利政策制定的主要動機，立法院於98年5月初審通過此項政策修正草案，又引起各方撻伐，褒貶不一，為何各方看法如此南轅北轍呢？歸咎原因，最主要的問題癥結，係政策制定背離政策問題。政策制定若無法回歸政策面，正視政策問題的本源，忽略了政策目的，將成為各方勢力的競技場，其結果不論修法幾次，仍無法平息爭議，因為正確的方法無法解決錯誤的問題，政策問題若建構失當，不僅無法解決問題更可能衍生更多的問題。因此，本研究為了解真正的政策問題，將問題清楚界定，針對身心障礙者在生活面向上對交通問題的需求來探討，研究此項政策是否切中標的人口對交通的需求，探本究源了解政策制定是否清楚界定政策問題。

公共政策的特質之一是問題取向，政策學者唐恩（Dunn）曾說，問題建構（problem structuring）為政策分析過程的關鍵；如果無法認清政策問題的性質，則不可能出現有效果的政策方案。因此，政

策分析家重視「政策問題的分析」更勝於「政策方案的設計」。若要分析身心障礙者使用牌照稅免稅政策的良窳，必須先澄清問題的性質，因為如果不能澄清問題的性質，誤認為以正確的答案解決了一個正確的問題，其實是針對錯誤的問題提出了方案，其結果是沒有價值的。

本研究為探究政策制定規劃前是否將問題定義清楚明確，符合身心障礙者對交通工具的需求，而達到受照顧的政策目的，因此將分別採用文獻分析、量化研究及質化研究等方法，取得相關資料，以為分析的基礎並獲得研究結論。

經過以上研究方法獲致重要的發現有以下九點：

- 一、公共場所無障礙設施欠缺，身心障礙者行的權利受到摒棄。
- 二、視障者在交通問題上是弱勢中的弱勢。
- 三、政府提供的交通福利措施並不完善，有的政策滿意度雖高，但涵蓋範圍不夠寬廣。
- 四、駕駛執照的取得困難，無考慮身心障礙者的差異性。
- 五、因為城鄉的差距而使福利資源分配不均，且福利資源零散，缺乏整體規劃。
- 六、身障者使用牌照稅免稅政策不符公平正義原則。
- 七、身心障礙者搭乘大眾運輸應落實零拒絕，不應受到歧視。

而根據研究發現，提出下列建議：

- 一、提供多元化交通服務，善用各項社會資源。
- 二、擴大復康巴士營運層面。
- 三、針對聽障者駕駛的交通工具，加裝警示標幟。
- 四、協助身心障礙者取得駕駛執照。
- 伍、殘障停車位應更普及化並加強取締占用及重罰。

- 六、改善身心障礙者的外出行動能力，以提升整體生活滿意度。
- 七、修增訂不符社會期待或不符合身心障礙者需求的不合時宜法規，以落實照顧的政策目的。
- 八、以需求評估取代套餐式服務。

由以上的歸納分析，要落實照顧身心障礙弱勢族群，並不是以單一政策的優惠或提供單一服務即可滿足生活上的需求，尊重每個身障者的個別差異與多樣化，以需求評估來規劃身障者真正的需求，整合各項殘補式的福利政策，做有效整體規劃，方能使有限的社會福利資源做最充分的運用，滿足身心障礙者對交通工具的需求，才能真正改善身心障礙者的生活，達到福利國家的門檻。

## 二、主旨及背景說明（與現行業務關聯性）

基於照顧弱勢族群的考量，使用牌照稅法第七條第一項第 8 款規定「專供持有身心障礙手冊，並領有駕駛執照者使用之交通工具，每人以一輛為限。但因身心障礙情況，致無駕駛執照者，每戶以一輛為限」。使用牌照稅就地方財政而言，是最大的稅收來源（表 1-1），若能落實當初立法的美意，照顧弱勢族群，則地方政府雖損失一些財源，但另一面卻能增進社會福利，就政策績效衡量而言，應頗有成效。但實施這項社會福利措施已多年，整體的成效評估卻有很多遭人詬病之處，執行單位（各縣、市地方稅務局）與管理單位（財政部賦稅署），皆認為實際執行上有很多的困難，因此衍生出不少弊端，造成有心人士利用身障者逃漏稅，使稅捐的課徵更加不公平，為防止此一漏洞，執行單位稅捐機關特別加強查緝，每年查核亦使人力捉襟見肘，增加稽徵成本。

使用牌照稅係以車輛汽缸總排汽量來計算稅額（表 1-2），擁有名車、大車（即排氣量 cc 數大者）者，可以歡愉的享受此項政策帶來最大的免稅優惠，而那些經濟情況尚可者購置小車代步，享受較小的優惠，但經濟能力很差無法購車需政府照顧的弱勢身障者，根本被排除在外毫無實益，此應非當初立法的本意。

表 1-1 彰化縣 97、98 各項地方稅收實徵淨額 單位：新台幣千元

年度 稅目別	97 年	98 年	98 年各稅佔總 稅收比例
地價稅	1,668,803	1,644,209	17.6%
土地增值稅	1,763,830	1,649,252	17.7%
房屋稅	2,314,430	2,337,745	25.1%
使用牌照稅	3,213,334	3,208,544	34.4%
契稅	297,751	258,835	2.8%

印花稅	181,309	172,229	1.8%
娛樂稅	63,836	58,886	0.6%
總計	9,503,293	9,329,700	100%

表 1-2 使用牌照稅課稅級距表

車輛種類及稅額(新台幣) 汽缸總排氣量(立方公分)	自用小客車(每車乘人座位9人以下者)
500 以下	1,620 元
501-600	2,160 元
601-1200	4,320 元
1201-1800	7,120 元
1801-2400	11,230 元
2401-3000	15,210 元
3001-4200	28,220 元
4201-5400	46,170 元
5401-6600	69,690 元
6601-7800	117,000 元
7801 以上	151,200 元

此項政策自 84 實施迄今已 15 年，立法院經過 3 次修定，財政部也陸續修正各項作業手冊，加強查緝，以防堵不斷產生的逃漏稅案件，但社會大眾對此項政策的觀感普遍不佳，真正符合申請規定者因為手續繁瑣，造成洽公上的不便，迭有怨言。這項政策不僅違反簡政便民的施政原則，變成逃漏稅的管道，腐蝕稅基相當嚴重，依據彰化縣地方稅務局統計 97 年身心障礙者免徵使用牌照稅的免稅額高達 3

億餘元，超過該項稅收的 11%，98 年的免稅額持續增加，免稅占該項稅收的比例相當高，不僅影響地方財政，更使得基層稅務執行人員工作量的不堪負荷造成人員流動嚴重，實有其檢討之必要。

### 三、相關研究、文獻之檢討

本研究係探討身心障礙社會福利政策問題之界定，因此必須就政策問題的相關理論來闡明以作為研究基石，並依我國身心障礙者福利現況及身心障礙者使用牌照稅免稅立法過程為探究的依據，最後以需求理論的論點來研究標的人口需求的面向，以作為本研究的理論基礎。

#### (一) 政策問題之重要性

政府存在的目的是為了保障人民的基本權利以及提升人民的福祉。而人民對於政府表現的評價也常視政府是否有效率與效能的方式回應人民的需求。所以公共政策的提出通常是為了解決社會問題，但社會問題瞬息萬變，隨著各種內外環境因素的影響而呈現不同的面貌，大多數的公共問題都很複雜，找不出最佳的解決方法。但並不是每一項公共問題都會被政府所處理，政府如果決定處理，並且列入處理問題的時程表，則此時公共問題就成為政策問題（policy problems）。而要了解政策問題，則必須對問題出現的先前條件及其背景有所認識，若未能對政策問題有確切和真正的了解，將陷入「以正確方法解決錯誤問題」的危險中，反使政策問題越弄越糟，因此，政策問題的有效認知，是政策規劃或政策分析最重要的一環，不可不慎。

對政策問題建構重視的學者首推 Dunn，他宣稱其所建構的模式，是以「政策問題為核心的政策分析觀」，認為政策問題若發生錯誤或偏頗，將可能導致政策的全部失敗，因此在推動政策行動之前，應對政策問題有明確而真實的分析，萬不可模糊帶過，草率敷衍。林水波教授對於問題建構的重要性在「公共政策新論」中也有如此描述：

不論是論究政策制訂過程（policy-making process），抑或政策分析過程（policy analytical process），問題建構均同為首要步驟，問題

建構與陳述的結果更會牽動整個政策過程後續階段的方向與活動，是以，問題建構的失當與錯誤，非但無法解決問題，反而可能治絲愈棼，衍生新的問題獲致使問題更形複雜化。

以上的論述點出問題建構的重要性，本研究係探討正在實施的政策，因此將由政策分析的角度來檢視此政策問題於制訂或修改時是否對於問題的界定有相當的依據，政策分析家重視問題的分析更勝於答案的找尋，因為一旦找到問題癥結，政策方案就很容易浮現；因而，我們可以將政策分析稱為「問題分析之學」（science of problem analysis）。正確的問題建構，不僅可以減少政策資源的浪費，而且也等於解決了一大半的政策問題。政策學者賽伯（Sieber）認為錯誤的問題定義是一種「致命的治療方法」（fatal remedies）。由此可知政策問題的認定是政策分析過程的第一步驟，也是最為關鍵的步驟。

## （二）如何建構政策問題

一般公共政策所處理的問題大部分是結構不良的問題，而結構不良的問題，實際上是無法加以解決，僅能認定出其真正的性質，因此必須以具創意的判斷力和洞察力體會問題情境，來掌握解決問題的基本方向。如何建構政策問題使之了解問題的性質呢？丘昌泰教授認為可以結合分析方法與實質內涵這兩個角度來說明應如何建構政策問題：

- 1、以「問題感知」體悟「問題情境」：希望在這個階段中發現政策利害關係人所共同感受到的問題情境型態。
- 2、以「問題搜索」認定「後設問題」：政策分析家經常面對相互糾葛的問題系統，他必須依據政策科學的理論找出結構不良的政策問題，以便形成後設問題。

- 3、「問題界定」發現「實質問題」：以專業知識來判斷究竟該問題是屬於哪一個政策領域，是經濟學的範圍或政治學的範疇，應以供需法則來分析或以權力及影響力的角度來看待問題。
- 4、「問題陳述」建立「形式問題」：此階段係將實質問題轉化為以專業術語為表達的形式問題，但這種建構語句必須明確反應政策問題本身的性質。

當我們認定政策問題時，感受到的問題情境必須和後設問題的性質相符合，而搜索到的後設問題亦需符合實質問題；而且將實質問題轉化為形式問題時更必須維持一致性的關係，如果這些階段的轉化過程發生錯誤，實質問題與後設問題是兩碼事，則正式問題亦將無法凸顯實質的真相。

### （三）我國身心障礙者福利現況

我國自 1997 年修正通過身心障礙者保護法，對於台灣的社會福利發展上，具有獨特的重要意義。因為在行政部門的體制上身心障礙福利政策之實施體制由福利部門主導的福利服務輸送，轉變為廣泛的以保障身心障礙者個別權利為主的體制，政策實施的行政體制，依其目的性質分派給不同的部會主管，就各主管機關負責提昇特殊人口的福利需求。由於身心障礙人口的特殊性質，政府需要承擔許多角色與任務。換言之，對身心障礙者福利需求，政府除以公權力強制推動外，似乎沒有其他更為有力的方法。

身心障礙者保護法在修法之後，政策服務輸送體制改變為垂直分工，從中央到地方，不同單位依其不同目的事業主管範圍形成單向行政體系來提供服務。因此，醫療、教育、就業、住宅、交通與無障礙空間設施改善都各自形成不同的行政作業。身心障礙者保護法中，法令的設計以中央到地方依各目的事業主管機關的服務範圍做為垂直分工的依據，而橫向的連結則以各級之「身心障礙保護委員會」為

推動的機制，除此之外，身心障礙者保護法第八條規定：「各級政府應至少每三年定期於十二月舉辦身心障礙者生活需求調查，出版統計報告。」辦理調查的目的在於了解身心障礙者的生活狀況與需求，政府藉以做為規劃各項身心障礙福利服務的參考。又於第十五條中規定，各級機關及目的事業主管機關應建立個別化服務制度，經由專業人員之評估，依身心障礙者實際需要提供服務；個別化專業服務制度包括：個案管理、就業服務、特殊教育、醫療復健等制度。此法由概念性的規範到個別需要服務及感受，制度上可說已相當完備。

我國目前政府對身心障礙者提供的福利措施包括：津貼補助、個別化專業服務、生涯轉銜服務管理整合、社區照顧服務、機構照顧與管理、輔具資源服務整合、發展遲緩兒童照顧、推展無障礙環境、財產信託制度、建立服務網絡及其他服務措施等，已逐漸從隔離取向走向照顧、保護取向，更受國際化思潮的影響，深一層的走向獨立自主個體的支持獨立生活取向。行政院社會福利推動委員會於95年底決議推動我國「身心障礙者權益保障白皮書」的制定，將身心障礙者的權益保障推動工作統合，以利中長程計畫的推動。這是我國推動身心障礙福利的新里程碑。

#### **（四）身心障礙者使用牌照稅免稅立法過程**

使用牌照稅法於84年7月19日修正通過增列第七條第一項第九款「專供殘障者使用，而有固定特殊設備之交通工具。」得以免稅規定，徐中雄委員於86年12月29日在立法院的聯席會議提案：現行「使用牌照稅法」第七條第一項第九條免徵障礙者交通工具使用牌照稅之規定，拘泥於必須經過改裝且有固定特殊設備為核免要件，實無法保障各種障別朋友之權益，有失立法公平性，故提案修正使用牌照稅法第七條，取消第一項第九款中「固定特殊設備」限制之文字，改採「交通工具所有人為領有殘障手冊者，並經各地社政主管機關核定」

為免稅要件，同時增列規定一人以一台為限。其次依現行條文之規定，可享牌照稅減免者，以障礙類別中的肢障為主體，造成各障別間之不公平，使政府施行障礙者福利無法真正落實。且其他障別朋友對交通工具之需求，往往更具迫切性，如視障、聽障、重度障礙者等，無論改裝與否，障礙者根本無法親自駕車，必須依靠他人搭載；再者有些輕度肢體障礙者，亦不需加裝固定特殊設備就能操作自排車輛。故在修正條文中，修訂為交通工具所有人為領有障礙者手冊者，並經由各地社政主管機關核定「現行名稱為殘障手冊」，嘉惠不同障別朋友，以求立法之公平性，同時確切落實政府社會福利政策，照顧障礙同胞之美意。

當時的財政部長邱正雄口頭報告「專供殘障者使用之交通工具，需具有固定特殊設備始可免徵使用牌照稅，其立法原意係在防杜免稅車輛被移用，因未經改裝之交通工具，並不限殘障者使用，一般人亦可使用，固有特殊設備限制之必要。另據內政部社會司統計，截至85年12月底止，全國領有身心障礙手冊者計有456683人，如一律以交通工具所有人是否領有身心障礙手冊為免稅要件，而不問該交通工具是否專供殘障者使用，不僅有違租稅公平原則，且因車輛流動性大，其免稅所產生之流弊，亦難以有效防堵，且值此地方財政困難之際，恐將影響地方財政調度，允非所宜。惟部份殘障人士，因障礙部份及程度不同，可使用一般自動排檔車輛，而無需加以改裝，如不予免稅亦有欠合理。為擴大照顧殘障者並避免滋生流弊，對未經改裝車輛之免稅，宜予適當之限制，應以領有駕駛執照之身心障礙者，並以每人一輛為限。」

以上的爭議點在於免稅的界限；是以領有殘障手冊不論本身或家屬（沒有親等限制）即享有免稅之優惠，無需其他條件限制，或需限定必須有固定特殊設備或領有駕駛執照之身心障礙者方可享有免稅優惠呢？最後聯席審查會通過的條文係介於二者之間「凡領有身心障

礙福利手冊之交通工具所有人；或家庭成員中有身心障礙者，經各地社政主管機關核定，一人以一台為限。」

89年鄭龍水等委員又針對第七條第一項第九條免徵障礙者交通工具使用牌照稅之規定提案修改，其理由為「身心障礙者的家庭經濟多半比較困難，但是他們又必須自備車輛來應付工作或者是上下學所需，所以購買車輛對他們來說，通常是項額外的負擔，因此應給予身心障礙家庭每戶一輛車免徵使用牌照稅的優惠，才符合社會公平」。

財政部長許嘉棟說明摘錄如下：關於鄭委員龍水等四十七人所提修正使用牌照稅法第七條第一項第九款，將目前身心障礙者適用免稅須檢附駕駛執照及無法取得駕駛執照之規定予以刪除，修正為供持有身心障礙福利手冊之家庭使用，每戶以一輛為限，同時增訂第十一款將福利團體和機構使用之交通工具納入免稅範圍，並以三輛為限。查87年11月11日公布修正之使用牌照稅法第七條第一項第九款，已大幅放寬免稅要件，造成大量稅收損失，其免稅要件，似宜有適當限制之必要，以免浮濫，又依財政收支劃分法第三十八條之一規定，各級政府，立法機關制(訂)定或修正法律或自治法規，有減少收入者，應同時籌妥替代財源。為求課稅公平及防止免稅車輛之移用，現行條文規定有關身心障礙者使用交通工具之免稅要件，建議仍應予以維持。又為落實照顧身心障礙者，行政院函送「使用牌照稅法」部分條文修正草案第七條第一項第九款，已增訂將身心障礙福利機構使用之交通工具亦納入免稅範圍，建請併案審查。

聯席審查會最後通過的條文為：專供持有身心障礙手冊，並領有駕駛執照者使用之交通工具，每人以一輛為限。但因身心障礙情況，致無駕駛執照者，每戶以一輛為限。

由以上立法過程，可知此條文從84年立法即爭議不斷，管理及執行單位和利益團體及立法委員看法分歧，立法委員強烈希望放寬限制，甚至於僅設限身心障礙者每戶以一輛為限之最低門檻，大開逃漏

稅方便之門，並不考慮稅收的流失及社會公平性。政策制定的周延性與政策執行及成效有密切相關，此條文迭經修改，但似仍有改善的空間。

## （五）需求理論

馬士洛（Maslow）於1954年提出人類需要的層次論（hierarchy of human needs）指出當一種需要滿足後，才會有另一層級的需要產生，馬士洛將需求分為五個層級，由下而上成金字塔型（1）生理需求、（2）安全感的需求（3）愛與歸屬的需求（4）自尊的需求（5）自我實現的需求。而布蘭蕭（Bradshaw）則將需求分為4大類：

1、規範性需求（normative need）：根據專業的規範標準而來。

由專家、學者、行政人員或社會科學家等，依現有的標準加以比較，從而規範在特定情形下所需的標準。福利服務是依專家學者、行政人員等的知識與經驗所認定的服務應當有的表現。規範性需求的優點是容易計量；缺點是由於專家、學者與政府機關等的界定方法或有不同，容易造成標準不一致，而價值判斷的差異也可能形成共識上的困難。

2、感覺性需求（felt need）：個人對需要的需求而來。

人們內心迫切覺得需要的需求。它受到個人主觀與客觀的因素影響，如個人對情境的了解和個人的標準，常受到資訊與知識的限制，且不輕易暴露個人的窘境，所以感覺性需求不能充分的反映真正的需求。

3、表達性需求（expressed need）：將需求公開並讓人察覺。

將感覺性需求以行動具體表現出來，即需求已被界定為人們有需要被服務的部分。如個案去申請殘障手冊或使用相關的福利服務。然而此需求也常由於個案對各項服務訊息掌握不足、或不了解而

受限制。在社會服務的領域中，表達性需求是最普遍了解需求的方式，最容易被滿足，也是界定需求中相當重要的指標。

4、比較性需求（comparative need）：需求的界定是透過與其他群體進行比較而來。此需求的認定是針對研究中接受服務者的特質來決定並加以比較，如兩個具有類似特質的人在不同地區得到不同的服務，甲有接受福利服務而乙沒有，則可以說乙有此種福利的需求，對該項服務有比較性需求，即表示服務水準有差距，此差距就是比較需求。

在福利國家進行資源分配的過程中，人民有感覺性的需求，其加以表達，形成表達性的需求，匯聚成集體的力量使政府制定法令，是一種政策制定的方式，但在福利資格的賦予上，主要還是透過規範性的需求，由具備行使公權力者，依相關法令規章之規定，來決定哪些人有資格享有國家所提供的福利。但他人所認定的需求常伴隨著特殊目的，並非完全以享有者之需求進行考量。因此福利政策的制定，靈活應用 Bradshaw 對需求的分類與界定是決策者的責任，但是決策者的價值以及他決定政策時的限制因素，都左右著政策制定的結果。

生存是個人最基本的權力，有了生存的能力與權利再談發展，但是並不是每一個人都有這種能力，有些人是不能（uncapable）；有些人是不為（unmotivated）。「不能」有很多原因，有生理發展上的障礙、慢性疾病、技能不足等因素，威爾森(William Julius Wilson)所著的《弱勢族群的福利問題》一書中指出：這些需要照顧的對象不是固定的一群人，不是一成不變的同質團體，更不是需要特別保護或施捨的人；他們是在社會變遷脈絡中，社會結構的轉型下，基本需要如食、衣、住、行、醫療照護，和次極需要如自信自尊、社會參與無法獲得及時與適當的滿足的人。身心障礙者歸類為弱勢團體他們的生存空間較一般人狹隘，基本人權常容易被忽略。因此政府為照顧弱勢族群，必須制定政策滿足需求。

依據國內對於障礙者及其家庭的需求實證研究分析，大約分為 7 個面向類型的需求來探討，以下僅摘錄一部份來說明：

經濟安全的需求—經濟補助、提高扶養親屬所得稅減免稅額、放寬低收入戶申請標準等。

就醫的需求—提供相關資訊（醫學常識、照護工作、在家復健）、提供就醫之交通補助、醫療復健補助等。

就學的需求—開放就學機會（零拒絕）、設立專門學校或班級、充實教材與設備、課後輔導、學校無障礙環境、社會適應的訓練課程等。

就業的需求—開放就業機會、提供職訓與就輔方案、設立庇護工廠、提供就業資訊、保障薪資及落實定額雇用、提供手語翻譯員、設立智障和自閉症者專門職訓機構、提供支持性就業方案等。

就養的需求—設立收容機構、設立社區化和小型及住家鄰近的機構、擴展臨托服務、增加居家生活補助、建立安養信託制度、提供到機構之交通補助。

無障礙環境之需求—無障礙的物理環境：公共場所語音系統、大型警示燈、導盲犬、斜坡道、公共升降機設備、汽機車改裝等；無障礙的人為環境：加強媒體宣導認識障礙者、社會可以接納障礙者。

其他需求—提供相關輔導與福利服務、充實專業人員、建立個案管理服務、志工培訓、加強政府與民間的合作、加強女性障礙者的服務等。

## （六）身心障礙者使用牌照稅免稅政策相關之研究

中山大學公共事務管理研究所林仲峰於 95 年的碩士論文「身心障礙者使用交通工具免徵牌照稅政策評估之研究」，在其結論中指

出，此項政策「目標達成度」的回應意見對於「落實照顧的效果與效率」，認為政府每年支出鉅額的租稅補貼，落實照顧的效果與效率並不如預期。而於「適法與適切」及「副作用」的回應意見中則指出，「為減輕租稅利益分配的不公，法令應該規範障別、排氣量及排富條款」應修訂法令以符合社會的需要，增訂處罰規定，以防堵身心障礙者被利用當人頭，造成逃漏稅管道，而身心障礙者的交通問題應由社會福利機關以補貼方式辦理較適宜，因此決策者應重新思考政策的適當性。

由上項研究可知，此政策在政策的規劃上出現嚴重的瑕疵及疏漏，一個好的政策規劃應該具有可行性及有效性，並且可以妥善的解決公共問題，達到政策目的。此政策雖具有可行性，但有效性則頗受質疑，因為政策規劃的內容只照顧擁有車子的身心障礙者，而更弱勢的低收入戶身障者，因買不起車子而被摒除於政策規劃外，如此的政策規劃不僅無法落實對弱勢族群的照顧，更不符合社會公平正義原則。又從租稅的面向來說，利用租稅減免的方式作為社會福利措施，容易造成稅制的侵蝕，形成租稅負擔的不公平性，政府的預算資源有限，若從稽徵成本與成效來看，亦造成浪費與無效率的情形產生。因此，政策的規劃是否妥適，問題的界定是否清楚，對於政策實施的成效具有關鍵性的影響。如何規劃一個良善嚴謹又切合人民需要的政策，是執政團隊重要的課題。

## 四、研究方法（包含研究內容、範圍、對象、限制與過程）

### （一）研究內容

本研究內容係探究身心障礙使用牌照稅免稅的社會福利政策，於政策制定規劃前，對於問題的定義是否相當明確，政策的目的是否符合身心障礙者對交通工具的需求，且身心障礙者是否感受到受照顧的政策目的。

### （二）研究範圍

本研究範圍乃基於第二章的文獻探討並參考實務界論述及彰化縣對身心障礙者生活需求滿意度的調查，來加以驗證，將問題設計依身心障礙者主要的生活面向（就學面向、就業面向、就醫面向），並參照需求理論來探討其對交通工具需求的問題察覺。

### （三）研究對象

研究對象以本縣身心障礙人口為研究母體，依據內政部統計處公佈資料，98年本縣身心障礙人口計有64,990人，因障礙類別的不同對於交通工具的需求亦不盡相同，但使用牌照稅免稅政策並無對障礙類別或程度來區分，而是一體適用。為提高研究的信度，調查對象必須涵蓋各種障別與類型，因此將以本縣身障福利服務團體的會員為問卷調查對象，依據彰化縣政府社會處資料，本縣有以下幾個身障福利團體：彰化縣脊髓損傷重建協會、彰化縣肢體傷殘協進會、彰化縣康復之友協會、彰化縣聾人協會彰化縣啟智協進會、彰化縣就業促進協會、彰化縣盲人福利協進會、彰化縣聲暉協進會、彰化縣聾人協會、彰化縣喜樂小兒麻痺關懷協會、彰化縣自閉症肯納家長協會、彰化縣視障者關懷協會等11個團體，因彰化縣就業促進協會係不分障礙類別將予以排除，因此將以上10個團體會員為問卷發放對象，並將障礙

類別區分為視障、聽障、肢障、智障四個類別，各選出二個協進會的理事長為深度訪談對象，因為理事長係由各會員遴選出來，較能代表多數人的意見，符合質化抽樣對象應符合「深度」與「廣度」之要求，可提高本研究的信度與效度。

#### **(四) 研究限制**

因受限於資料蒐集與研究者的能力、時間及各項主客觀因素，雖力求嚴謹與完整性，但仍有其範圍與研究方法的限制，茲分述如下：

- 1、研究範圍區域因人力、物力及時間限制，問卷及訪談無法普遍深入各鄉鎮市進行，僅就本縣身心障礙者福利團體為抽樣樣本及訪談對象，可能造成因城鄉之差異而影響其結論。
- 2、身心障礙者的需求是多樣性且隨著時代的變動而調整，本研究僅就交通問題的需求面向來探討，無法涵蓋身心障礙者對整個生活面的需求，以小窺大，難免有疏漏。
- 3、因研究者並非從事相關之社會福利工作，係出於對身心障礙者弱勢族群的關懷，希望社會福利政策的制定，能對問題的界定更加用心及清楚，達到政策制定的目的。因此僅能就所蒐集的文獻及為數不多的問卷、訪談等資料，作為分析的基礎，結果可能未臻緊密完整。

#### **(五) 研究過程**

依據威爾森所提出的弱勢族群福利問題及國內對於障礙者及其家庭的需求實證研究，常依經濟安全、就醫、就學、就業、就養、無障礙環境及其他需求等面向來分析，本研究係針對交通工具的需求來探討，而障礙者在使用交通工具時，大都用於就學、就業及就醫等三種用途，因此本研究僅由就學、就業及就醫等三個面向來探討其需求的關聯性。

依據研究目的，並整理分析政策問題的建構及需求理論的定義、類型，設計研究架構，並依此設計問卷題目，問卷設計為結構封閉式問卷，企圖從問卷得知填答者對於車輛使用上的需求，以及對此免稅政策的觀感，並了解政府目前的相關政策應如何改進，然後根據問卷結果，分析與比較制定此政策目的的結果是否相符，最後透過深度訪談對該現象做更深入的瞭解。

本研究問卷稿編製完成後，為了解問卷可行性，以使研究結果更趨於精確，在正式施測之前，先進行預測（pretest）。分別到社團法人彰化縣脊髓損傷重建協會、社團法人彰化縣自閉症肯納家長協會及社團法人彰化縣視障者關懷協會等 3 個協會進行預測，在施測之前，向 3 個社團協會工作人員、志工詳細說明測試的性質，並先請他們從專業角度來看本問卷，有無語意不清或需修改之處，再請他們就協會會員 3-4 位進行預試，看是否可順利作答，有無含糊不清無法辨識之處，以確認問卷內容無誤。

問卷確認後研究員親自拜訪或以電話先和各協會理事長或工作人員溝通，並請求協助如何幫助會員表達意見及填寫完整的問卷，因身心障礙者其障礙類別及障礙程度不盡相同，要抽樣者每位皆親自填寫，實務操作有其困難，因此將藉由平日即協助處理會員事務且取得會員信任的協會工作人員來協助問卷的填答，藉以取得較能貼切表達當事人真正意見的問卷調查表。

本研究之問卷調查樣本數為 200，總計回收 198 份，無效問卷 11 份，有效問卷 187 份，有效回收率高達 93.5%，如表 4-1 所示。

表 4-1 有效問卷回收統計表

團體名稱 \ 問卷	發放問卷數	有效問卷回收數	有效回收率	備註
彰化縣脊髓損傷重建協會	20	20	100%	
彰化縣肢體傷殘協進會	20	18	90%	

彰化縣康復之友協會	20	17	85%	
彰化縣聾人協會	20	18	90%	
彰化縣啟智協進會	20	20	100%	
彰化縣盲人福利協進會	20	16	80%	
彰化縣聲暉協進會	20	20	100%	
彰化縣喜樂小兒麻痺關懷協會	20	20	100%	
彰化縣自閉症肯納家長協會	20	20	100%	
彰化縣視障者關懷協會	20	18	90%	
合計	200	187	93.5%	

為使深度訪談受訪者在一個可資依循的架構上，暢談其真正的想法，以利獲得更真實的資訊，不致於偏離研究主題，茲依據研究主題及研究問題，設計訪談大綱如下：

(一) 感覺性需求：

- 1、就你的了解身障者在生活上就學、就業及就醫的面向中對交通工具的需求是甚麼？（含自己或家人）
- 2、希望政府機關如何協助？

(二) 表達性需求：

- 3、政府為落實照顧身心障礙者，制定很多相關保護及福利措施，就解決身心障礙者交通問題上，您認為政府已提供身障者基本的行動能力協助及安全免於危險的交通服務嗎？

(三) 比較性需求：

- 4、「身心障礙者使用牌照稅免稅政策」不分障礙類別、經濟能力及車子 CC 數大小，一律享受免稅，您認為符合公平正義原則嗎？
- 5、對於身心障礙者的交通問題，您認為已受到公平且適當的照護嗎？

## 五、研究發現

### (一) 問卷執行情形

一個研究要符合科學之原則，必須具備科學之精神，且使用科學之方法，而一個符合科學精神之研究，應具備有系統性，客觀性與實證性三個特徵。本研究的問卷設計係以客觀的態度及有系統的運用科學實證方法，來處理樣本選取、變項的選定與界定、測量工具等，並採用嚴謹客觀的過程來運作，以使他人能清楚理解研究之過程結果，在敘述統計分析部分則以次數與百分比的檢定，來了解身心障礙者個人的基本資料及對於交通工具的需求度，並進一步分析身心障礙者在感覺性需求、表達性需求及比較性需求等各變項之分佈及比例。

### (二) 問卷調查發現

#### 1、個人基本資料

本研究樣本受訪者中，男性人員 106 人佔 56.7%，女性人員 81 人佔 43.3%；年齡結構方面，在 15~24 歲佔 11%，在 25~34 歲佔 28%，在 35~44 歲佔 29%，在 45~54 歲佔 25%，在 55~64 歲佔 6%，在 65 歲以上佔 1%，以 35~44 歲所佔比例最高；教育程度狀態，不識字佔 3%，識字、國小肄業或畢業佔 11%，初（國）中畢業或高中職肄業佔 24%，高中職畢業、專科肄業佔 41%，專科畢業或大學以上佔 21%，以高中職畢業、專科肄業所佔比例最高；障礙等級，輕度佔 17%，中度佔 35%，重度、極重度佔 48%，以重度、極重度所佔比例最高；障礙類別，視覺障礙佔 21%，聽覺障礙佔 17%，肢體障礙佔 31%，智能障礙佔 11%，其他障礙佔 20%，以肢體障礙所佔比例最高；家庭經濟狀況，低收入戶受補助佔 12%，尚可維持家庭正常開支佔 59%，小康佔 28%，富裕佔 1%，以尚可維持家庭正常開支所佔比例最高；自己或家人有自用小客車者佔 78%，沒有自用小客車者佔 22%，本研究以自己或家人有自用小客車所佔比例較高；

自己或家人有車且適用免稅規定者佔 91%，有車但無適用這項免稅規定佔 8%，以自己或家人有適用免稅規定所佔比例較高；其中免稅的車輛最常使用者是本身佔 55%，是家人者佔 45%；本研究樣本受訪者中有 133 人有適用免稅規定，其中申請免稅的車輛排氣量（cc 數）為 1200cc 以下佔 5%，1200cc~1800cc 佔 45%，1801cc~2400cc 佔 41%，2401cc~3000cc 佔 8%，3001cc 以上佔 1%，本研究以 1200cc~1800cc 及 1801cc~2400cc 所佔比例較高。

## 2、感覺性需求面向問卷構面分析

表 5-1 感覺性需求面向問卷題目 單位：百分比

評估指標	問卷題目	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
行動無礙	您在就學的階段，曾為無交通工具而擔心	29.4	39.6	17.1	9.1	4.8
	交通問題是您選擇就讀學校的重要因素	32.6	39.6	16	8	3.7
	交通問題是您就業時考慮的重要因素	35.3	44.9	14.4	3.2	2.1
	交通問題在您想就醫時會是一種困擾	31	36.4	23.5	7.5	1.6
自主性多元化選擇	您就學期間最適合的交通工具是自用小客車	18.2	36.4	20.9	17.6	7
	若學校或機關有提供上下學交通服務，您會優先選擇而放棄自行開車前往（含家人接送）	43.9	41.7	9.6	3.2	1.6
	您認為自用小客車是您就業時最好的交通工具	24.6	44.4	18.7	8	4.3
	若就業機構或機關有提供上下班交通服務，您會優先選擇而放棄自行開車前往（含家人接送）	41.7	36.9	15.5	4.3	1.6

	您認為就醫時最好的交通工具是自用小客車	27.3	38.5	21.4	9.1	3.7
	若醫院或機關有提供就醫交通服務，您會優先選擇而放棄自行開車前往（含家人接送）	32.1	40.1	19.8	5.9	2.1

依以上問卷結果分析，身心障礙者在感覺性需求上，依目前的福利政策及服務措施，尚無法達到使他們行動無礙及有自主性多元化選擇交通工具的自由。

### 3、表達性需求面向問卷構面分析

表 5-2 表達性需求面向問卷題目 單位：百分比

評估指標	問卷題目	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
不被剝奪	您在就學的階段，曾因無適合的交通工具而放棄想就讀的學校	14.4	28.3	29.4	23	4.8
	您曾因為無適合的交通工具而放棄就業的機會	15	32.1	24.1	23.5	5.3
	您曾經因為無適合的交通工具而放棄就醫或延誤就醫	8	21.4	19.8	35.8	15
	很想要參與各種活動但卻因為交通問題而被迫放棄	24.1	31.6	25.1	15.5	3.7
社會參與	彰化縣政府提供就學交通接送或就學交通費補助，可以有效解決學生就學交通問題	38.5	41.2	15.5	4.3	0.5
	『身心障礙者使用牌照稅免稅』可以有效解決	33.2	41.7	18.2	5.3	1.6

	身障者交通問題					
	『專用停車位識別證與專用牌照』對於身障者交通問題很有幫助	44.4	35.3	16	3.7	0.5
	『補助電動輪椅或電動代步車』可以有效解決身障者交通問題	37.4	41.7	17.1	3.2	0.5
	『補助特製三輪機車』可以有效解決身障者交通問題	36.9	40.1	18.2	3.2	1.6
安全免於危險	彰化縣大復康巴士提供身障者安全無障礙的交通服務	28.9	47.6	22.5	0.5	0.5
	彰化縣溫馨巴士乘客服務提供身障者安全免於危險的交通服務	29.4	49.7	19.8	0	1.1

由以上的問卷分析，可以得知身心障礙者對於表達性需求中不被剝奪的感覺並不顯著，而對於政府提供的各項交通福利措施，公民參與程度很高，滿意度也很高，可以有效解決身心障礙者部分的交通問題。

#### 4、比較性需求面向問卷構面分析

表 5-3 比較性需求面向問卷題目 單位：百分比

評估指標	問卷題目	非常同意	同意	普通	不同意	非常不同意
平等不被歧視	同為身障家庭，有自用小客車的可以享受免稅福利，沒有自用小客車就沒有享受此項福利，這是不公平的	20.9	35.3	20.3	18.7	4.3
	使用牌照稅係依車子排氣量的 CC 數來課稅，例	23.5	34.8	25.1	12.3	4.3

	如 1800cc 的車子稅額 7120 元，3000cc 的稅額 15210 元，同樣享受車子免稅，但優惠的稅額不同，有錢買大車的享受較多稅額的優惠，這是不公平的					
	身心障礙者搭乘大眾交通工具常因上下車的不便或車資的優惠而受到歧視	16.6	48.7	24.6	7.5	2.7
適當的照顧	無車的身障家庭比有車的身障家庭更需要政府的照顧	36.4	43.3	15	3.7	1.6
	不同障別的身障者對交通工具有不同的需求，但政府應落實照顧大部分的身障者，對不同障別的差異提供多元化交通服務	42.8	42.2	10.7	2.1	2.1
其他	政府機關對身心障礙者已經提供安全便利的交通服務或福利	11.2	32.1	36.4	12.3	8
	政府應將身障者牌照稅免稅政策廢除，將增加的稅收作為每位身障者交通補助，才符合公平正義原則	10.7	25.1	13.9	29.4	20.9
	身障者牌照稅免稅政策無法真正照顧身心障礙者	13.4	28.3	29.9	16.6	11.8

身心障礙者使用牌照稅免稅政策在前面的調查資料顯示，對於此一政策的公平性，有一半以上的人並不認同，但若將此免稅政策廢

除，將增加的稅收作為每位身障者交通補助，反對的人數大於贊同的人數，由此可見免稅政策雖不公平，但身心障礙者也不希望齊頭式的平等，因為既得利益者不願意放棄原有的福利。此份問卷由基本資料中得知自己或家人有自用小客車者佔 78%，且享有免稅優惠又佔擁有車子數的 92%，顯見有車且免牌照稅的受訪者佔大多數，因此不同意此政策廢除者佔 50.3%，調查結果是合理的。因此由填答的結果可以分析得知，身心障礙者對此政策雖認為不公平但既得利益者又不願意放棄此項福利，因此在詢問此政策是否真正照顧身心障礙者的題項上，同意、普通及不同意各佔約三分之一，意見分歧未有一致的看法，與上面的分析吻合。

另一方面，用概括式的問題詢問政府有否提供安全便利的交通服務，同意者僅 43.3%，以回答普通者佔多數，由此可見對於政府機關已經提供的整體交通服務持保留的態度。受訪者認為在福利政策上仍嫌不足，普遍認為政府機關對於交通問題應可以提供更多、更寬廣的便利性措施。

### （三）深度訪談結果分析

為了使本研究能對於政策問題有更深入的了解，彌補問卷調查法之盲點，針對不同障別，肢障、視障、聽障及精障等 4 種障別各擇二個協會團體的理事長做深度訪談，以期發掘身障者對交通需求的真正面向。身障團體的理事長大部分自身皆為身障人士，對於肢障及視障者的訪談，在語言的表達上並沒有障礙，可以充分表達其意見及看法，但聽障及精障在語言的溝通上則受到限制，為克服此困難，在訪談聾人協會理事長時，特別商請手語老師到現場翻譯，而另聲暉協進會因時間上無法配合改由筆述的方式接受訪談。至於精障團體則由總幹事及家長協會來接受訪談，因為他們能切身感受

精障者對交通需求的問題，可以代為表達意見及提供看法，使得到的資料是客觀有用的。茲將受訪者資料列表如下。

表 5-4 深度訪談受訪者資料

編號	團體名稱	負責項目	受訪者
1	社團法人彰化縣脊髓損傷重建協會	諮詢轉介服務、心理重建、居家訪視	理事長
2	社團法人彰化縣肢體傷殘協進會	職業訓練、就業諮詢服務、急難救助轉介	理事長
3	社團法人彰化縣盲人福利協進會	盲人福利相關事項、盲人人才培育、輔導就業	理事長
4	社團法人彰化縣視障者關懷協會	建立視障者服務資訊網絡、提供視障兒童等相關療育課程	理事長
5	社團法人彰化縣聾人協會	聽語障者福利、成長研習、就業介紹輔導	理事長
6	社團法人彰化縣聲暉協進會	聽障教育、就業福利資訊	理事長
7	社團法人彰化縣自閉症肯納家長協會	推動自閉症相關障礙者之醫療、教育、復健、職訓、就業、安養工作	理事長
8	社團法人彰化縣啟智協進會	諮詢服務、庇護工場、親職教育、日間托育、家庭關懷	總幹事

### 1、身心障礙者感覺性需求面向

針對身心障礙者感覺性需求，研究者設計二個題目，第一個題目：就你的了解身障者在生活上就學、就業及就醫的面向中對交通工具的需求是甚麼？第二個題目：希望政府機關如何協助？對受訪者進行訪談，希望藉由訪談得知身心障礙者在生活面向上，對交通工具需求是否達到行動無礙及自主性多元化選擇的感覺性需求指標，茲依障礙類別整理、歸納分析如下：

- (1) 肢障者的感覺性需求：對於行動無礙的感覺，因為障礙類別的不同，而有不同的感受及看法，肢體障礙者認為只要無障礙設施完善、捷運、低底盤公車、復康巴士或改裝車輛、機車等皆可搭乘，可以自主性的選擇交通工具，達到行動無礙，但前提是政府必須做好無障礙設施、增加復康巴士的量數並降低收費標準、提高改裝車輛的補貼，這樣就可以使肢障者人人有交通工具可用，滿足行動無礙的感覺性需求。
- (2) 視障者的感覺性需求：就視障者而言要達到行動無礙，不僅是無障礙設施需完備，更好的方式是到府接送，或者是有語音設備的定點固定交通車，否則皆需由家人協助才有辦法出門就學、就業或就醫，視障者要出門已是困難重重，更遑論要自主性多元化選擇，且咸認為政府對視障者的交通需求是最忽略且缺乏。
- (3) 聽障者的感覺性需求：聽障者相較於其他障別較能達到行動無礙、及自主性多元化選擇交通工具，得到感覺性需求的滿足，因為他們僅聽覺有障礙，其他身體、心靈皆健全，對於交通工具的使用並未受限，但也因此在使用交通工具上容易讓外界忽略了他們聽覺的障礙，而產生危險。另一個建議則是希望政府單位能善用社區資源，以社區的人力、財力或交通工具來支援身心障礙者。
- (4) 精障者的感覺性需求：精神障礙者因為無法獨立，想要行動無礙則必須有人陪同方可達成，有的經濟較差甚至會將智能嚴重不足的孩子關起來，限制他們的行動自主。因此，要讓他們行動無礙政府應該要辦理在地社區化，而不是一味的廣設教養院。但另一個類型-自閉症的孩子，他們外表與身體都完好無缺，要達到行動無礙及自主性的多元化選擇與一般人無異，差別在於他們需要家長與老師不厭其煩的教導，重點是社會不要拒絕他們。

## 2、身心障礙者表達性需求面向

表達性需求是以具體行動表達出來的需求，要衡量有無達到此需求，研究者以不被剝奪、社會參與及安全免於危險來探討，因此訪談的題目為：政府為落實照顧身心障礙者，制定很多相關保護及福利措施，就解決身心障礙者交通問題上，您認為政府已提供身障者基本的行動能力協助及安全免於危險的交通服務嗎？茲將各障別訪談資料整理如下：

- (1) 肢障者的表達性需求：肢障者之所以行動被剝奪，不在於他的肢殘，而是無障礙設施的不完備，也因此喪失了很多社會參與的機會，因此他們要求政府真正要照顧身心障礙者，最基本的政策就是規劃完善的無障礙空間，這樣他們才有安全免於危險的交通服務。
- (2) 視障者的表達性需求：政府對解決身心障礙者交通問題，提供了很多的福利措施及服務，但視障者認為在交通上，政府所提供的服務不僅不夠而且不是他們需要的，視障者雖四肢健全但行動權卻間接被剝奪，因為行動無法自主，相對的社會參與及安全免於危險的服務是付之闕如，政府針對身心障礙者實施的各項交通福利措施，視障者感受到的是微乎其微。
- (3) 聽障者的表達性需求：聽障者對於交通的需求擁有較大的自主性，可以不被剝奪及透過溝通可以自由參與社會活動，但安全免於危險則不夠，因為他們聽不到，在交通上是屬於較高危險的，因此在他們的交通工具上應有特別的辨識標幟，讓外界知道他們是聽障者，且提醒一般民眾小心並注意他們，避免撞擊，這樣才能避免不必要的危險，但政府在這方面的相關措施是缺乏的。
- (4) 精障者的表達性需求：精神障礙者對於交通的表達性需求，最常被忽略，但是若能解決交通問題，可以提高社會參與的機會，對於改善病情是有幫助，但他們是弱勢中的弱勢，為了他們的

安全，行動自由常被剝奪與限制，更遑論社會參與。而這種現象又因為城鄉的差距而更顯著，偏遠的鄉鎮因為交通問題及資訊的不夠，使得社會參與機會相對減低。

### 3、身心障礙者比較性需求面向

相較於同儕有些人接受了某一項特定的福利或服務，而自己卻沒有，因而產生對該項特定福利或服務的需求，這就是比較性需求。因為本研究是探討「身心障礙者使用牌照稅免稅政策的問題界定」，因此研究者針對此政策設計訪談題目如下：「身心障礙者使用牌照稅免稅政策」不分障礙類別、經濟能力及車子 cc 數大小，一律享受免稅，您認為符合公平正義原則嗎？以平等不被歧視的指標來衡量此需求面向。另一個題目為：對於身心障礙者的交通問題，您認為已受到公平且適當的照護嗎？藉以衡量是否受到適當的照護。茲依障礙類別整理、歸納分析如下：

- (1) 肢障者的比較性需求：對於「身心障礙者使用牌照稅免稅政策」不分障礙類別、經濟能力及車子 cc 數大小，一律享受免稅，咸認為不公平，建議對於此政策應有配套措施，例如利用車牌來辨識，並加以限制車子 cc 數大小，方可達到公平正義原則，也可使政策較周延，並杜絕逃漏稅的管道。對於是否受到適當的照護則認為尚有很多努力的空間，對於一般民眾佔用無障礙停車格，或搭乘公共運輸，受到不公平且歧視的對待，這些都讓身心障礙者再度的受到傷害。
- (2) 視障者的比較性需求：視障者的行動能力較肢障及聽障者更為困難，因為他們看不到，離開熟悉的環境後，簡直寸步難行，但又必須就學、就業、就醫，所以視障者雖對交通需求很大，但卻沒辦法得到滿足。身心障礙者牌照稅免稅這個福利措施，視障者真正受益者並不多，因為他們是經濟上的弱勢，家庭買不起車子，亦或皆視障者有車也無用，有些親屬為申請免稅將

戶籍遷同一戶，但實際上並不住一起，這又怎麼照顧視障者呢？要公平應該要有配套措施，限制免稅補助的金額，而將原來全額免稅的差額補貼沒有受到補助者，這樣方可符合公平正義，平等受照護的原則，因為沒有車子的家庭是弱勢中的弱勢，他們更需要就業，但交通費用卻是他們最沉重的負擔。因此相較於其他障別，視障者享受交通福利受到的照顧是最小的，政府並沒有針對他們的需求而有相關的配套措施。

- (3) 聽障者的比較性需求：聽障者在交通上的行動能力在身心障礙者中最佔優勢，他們看得見且可以自主行動，因此他們的交通需求較容易獲得滿足，他們認為牌照稅免稅應限制 2000cc 以下的車子，並一起減免燃料費，擁有 2000cc 以上車子的家庭，經濟能力足可負擔稅額，無需減免，但他們在交通上最大的困擾是考駕照，因為教育程度不高，對文字的理解力有限，駕車的技术沒有問題，困難的卻是筆試，政府機關若能針對聽障者設計考題，使用較淺顯易懂的文字說明，使考照較容易些，則可以解決很多交通問題。並針對聽障者設計有辨識標幟的車牌，讓外界知道他們是聽障者，那他們的交通就能如正常人一樣。
- (4) 精障者的比較性需求：對於「身心障礙者使用牌照稅免稅政策」不分障礙類別、經濟能力及車子 cc 數大小，一律享受免稅，他們認為是公平的，但應該在車牌上加裝辨識標幟，讓外界可以清楚辨別，這也可以杜絕假借身障者名義來申請免稅，另一個建議是透過社工人員的訪查，若申請免稅的車輛並非身障者可以使用，則應取消並與以重罰。而要平等不被歧視最重要的應教育社會大眾或司機不要排擠他們，讓他們受到應有的照護。

#### (四) 研究發現

從研究調查結果發現，身心障礙者對於交通問題的行動無礙及多元化自主性選擇是沒有被滿足的，這些有行動能力的身心障礙者，反應在就學、就業及就醫的生活面向上，感覺行動受阻約達70%，茲依此項需求歸類發現問題如下：

#### 一、公共場所無障礙設施欠缺，行的權利受到摒棄

依內政部公佈97年身心障礙者統計資料顯示，各種障礙類別以肢體障礙者佔身障人士的38.2%為最高，這與本研究的抽樣樣本比例結果相符（肢障佔30.5%最高），而肢障者除了極重度喪失行動能力外，餘皆可靠輔具或他人協助而擁有行動能力，但這種行動能力卻又因公共設施無障礙設備的缺乏或公共交通工具的不完善（低底盤公車或自動語音系統），而造成他們另外的交通障礙。又以具交通樞紐的車站、公共場所或政府機關無障礙空間的缺乏，最令人感到困擾。

身障者是國家的公民，理應享受一定的公民權利，一般民眾要求行的便利與順暢，交通部及各縣市政府為維護民眾行的安全，皆推出路平專案。反觀身心障礙者雖因為本身的障礙而受限，但大部分是有行動能力，他們行的權利不應被政府及社會所摒棄，這使他們感覺雖身為國家的公民，但權益是受損的。

#### 二、視障者在交通問題上是弱勢中的弱勢

政府對於身心障礙者提供多項的交通福利措施，但對視障者而言，大部分的福利是可望而不可及，如免費搭乘公車、車輛改裝、各項輔具補助或使用牌照稅免稅等福利政策，皆只能畫餅充飢，並無實益。但若能解決視障者的交通問題，對於協助他們獨立自主是有很大幫助，因為他們大多從事按摩行業，最困難的是交通工具，政府若能針對他們的需要提供視障者就

學、就業及就醫方面有及戶式的交通服務或補助，對他們將是一大福音，不僅可提高就業能力，改善經濟狀況，對整體社會福利亦是邁出一大步。

### 三、政府提供的交通福利措施並不完善，有的滿意度雖高，但涵蓋範圍不夠寬廣

由研究資料顯示，身心障礙者因為本身障礙類別及程度的不同，對於交通的需求亦有差異，而城鄉的差距亦造成福利供給的差別。但針對他們的差異性提供福利服務的政策，卻少之又少，這將使政策美意大打折扣。調查結果顯示，在就學、就業及就醫的生活面向上，學校、機關或團體若能提供交通服務，他們將優先選擇，但實際上這類服務因考量營運成本及經費不足等因素，提供的並不多，絕大部分仍需靠自己或家人的協助，方可達成，因此身心障礙者並無法擁有多元選擇交通工具的自由，交通問題無法順暢，社會參與受阻將使他們更邊緣化。

在使用牌照稅免稅政策上，視障者受到照顧的比例顯較其他障別為少，因為他們本身絕對無法開車，若家人有車但必須以居住一起，方能實質照料生活起居解決交通問題，否則福利是親友享受，而視障者仍寸步難行，若將福利資源整合，限縮免稅政策的申請條件，可將調整後增加的稅收，轉換為無車階級的福利，針對個別的需求而有配套措施，例如車資的補貼、及戶式服務或定點免費公車等福利，有了這些配套措施可供選擇，符合公平正義也可避免身障人士被利用作為逃漏稅人頭，不僅不會增加政府財政負擔，更可以解決弱勢族群的交通問題協助其獨立，可謂一舉二得。

#### 四、駕駛執照的取得困難，無考慮身心障礙者的差異性

聽障者在交通問題上是最具有獨立自主性，所產生的困擾也最小，但因教育程度不高，對文字理解力不夠，雖然駕駛車輛（機車）的技術很好，但卻受限於法令，無法順利考取駕照，雖然身體健全，駕車無礙可以獨立自主，交通無須仰賴他人協助，但卻因法令的僵化，使可以協助照顧其他身障者的資源，變成須靠他人協助方可出門就業或就醫，這不僅讓聽障者產生困擾，更造成社會資源的浪費與無效率。

#### 五、城鄉差距而使福利資源分配不均

美國在 2001 年至 2006 年推行鄉村地區失能者交通 5 年計畫，成功的使鄉村的身障者融入社區當中，並且找到工作。而華盛頓州政府對於老年交通的重視，依據老年市民法以及美國老人法，而提出門門相對（door-to-door transportation programe）的交通方案。可見城鄉差距各國皆然，但如何克服以避免差異日益擴大，則須靠政府的政策方能消弭，但我國在身心障礙者的各項福利措施上，並未考慮此項因素，而使居住於鄉村的身障者更形弱勢。

#### 六、身心障礙者使用牌照稅免稅政策不符公平正義原則

根據問卷調查及深度訪談的資料歸納，對於身心障礙者免稅政策的意見，傾向於應加以設限或加強查核為最多數，車子 cc 數的大小以 2400cc 以內或購價在 100 萬以內的車子為免稅標的，因為在這個範圍車子的屬性是交通工具，超過這個範圍屬於奢侈財，係彰顯身分地位的表徵，因此為避免此項政策淪為逃漏

稅的管道，免稅車輛應以不同車牌來標示，這可以有效杜絕想要享受社會福利又要逃避責任的民眾。

依本研究受訪者基本資料分析，經濟狀況以介於尚可維持家庭正常開支及小康者佔 87%，而車子 cc 數介於 1200cc~2400cc 者佔 86%，可見只要經濟狀況可以，購買小客車代步是目前身心障礙者最大的選擇，而且這些免稅車輛又以本身及家人最常使用，因此這項政策仍有實益，可以真正照顧中產階級的身心障礙者，以解決一部分交通問題，若輕言廢止恐召民怨，惟為維護公平正義原則，照顧應該受照顧的族群，對於免稅條件應予以限縮，並加強查核等配套措施。

#### 七、搭乘大眾運輸零拒絕，不應受到歧視

在問卷調查中身心障礙者搭乘大眾交通工具常因上下車的不便或車資的優惠而受到歧視的題項上，有 65.3% 的受訪者表示同意，可見受到一般人歧視的眼光是身心障礙者搭乘大眾交通工具的心理障礙，且在深度訪談中，受到大眾運輸司機的拒絕或歧視，被社會排擠的感覺，顯現出受到二度傷害，致使更難融入社會，因此教育民眾如何接納、協助身心障礙者是執政者的當務之急。

## 六、結論與建議

### (一) 立即可行之建議

#### 1、提供多元化交通服務，善用各項社會資源

依研究結果發現，交通運輸服務必須同時顧慮到私人與大眾運輸工具的可便利性，同時，城鄉的差距是規劃上必須要克服的難題，因此發展社區服務是必須的，結合民間資源、機構社團義工或中高齡二度就業者提供陪同有需要的身心障礙者就醫、交通服務等社區服務可有效解決交通問題。且政府應提供更多替代性的交通服務，例如計程車券、定點式社區公車或因為大眾運輸工具的不足，可以考慮使用公車與計程車的共通票券來作補強。但實施前應考慮公車路線與住家和生活圈的可便利性及訓練公車和計程車司機的服務方式。因為身心障礙者行動的不便，對於公車站牌設立的頻率和上下車的方便性及司機的訓練，這些因素皆關係到政策實施的成敗。

本縣自 98 年起實施陽光 e 遊卡，針對 65 歲或身心障礙者每人每月給予 300 元公車車資，作為補貼，經研究資料顯示，此項政策對於老人的交通福利或輕度障礙者的交通補助反應很好且有一定的效益，但是大部分身障人士及團體對此政策反應並不理想，因為公車路線沒調整，公車設備沒更新，對於原來無法搭乘的身障者仍只是畫餅充飢，美其名是身心障礙者的福利，實質上幫助卻不大。要落實照顧，鼓勵身障者搭乘大眾運輸工具，首要之務，應購置低底盤公車，規劃適宜的交通路線，使身障者能輕易使用搭乘。

#### 2、擴大復康巴士營運層面

依據問卷及訪談資料顯示，針對身心障礙者設計的復康巴士可以有效解決身障者的交通問題，更可以創造就業機會，自實施以來普獲身障者及家屬好評，但卻受限於政府的財政困難，無法

增加車輛數或增加補貼金額以降低收費標準，而增加服務層面，令人惋惜。很多福利政策係以規範性的需求來制定，亦即需求的界定是根據專業的規範標準而來，特別是由外界的觀察者或專家所進行界定。因此有些政策華而不實，並未切中標的人口的需求，致使資源不當的配置，形成浪費並引起民怨。而此項復康巴士政策，依據調查資料其營運已達供不應求，受限於車輛數及收費不夠低廉等因素而無法更擴大服務層面，但相較於其他與交通問題相關的福利政策，不僅需花費大筆經費，且非一蹴可及，須以長遠的眼光來規劃設計，對身障者來說已緩不濟急，因此解決燃眉之計，應以既有的良好基礎架構，擴充營運，以這項優質的交通服務，可以讓身心障礙者及其家屬享受舒適與安全之載送，增進其社會參與，健康、自主而尊嚴的參與各項休閒活動。

### 3、針對聽障者駕駛的交通工具，加裝警示標幟

身心障礙者對交通工具及問題因障礙類別不同而有不一樣的需求，聽障者是屬於比較容易解決交通問題的族群，若能於交通工具上加裝警示標誌，使其他用路人能輕易辨識，將可以增加其安全性避免因聽不見而產生危險。

### 4、協助身心障礙者取得駕駛執照

輕度肢障或聽障者只要經適當的輔導或交通工具改裝，即可克服交通不便的困擾，自行使用適宜的交通工具，不僅可提升生活滿意度，更能發揮所長避免社會資源的浪費，因此考照若能以駕駛技術層面為重點，再配合較簡易的文字或圖形的辨別，以實務為主，協助其取得駕駛執照，即可解決一部分身障者的交通問題。

### 5、身心障礙停車位應更普及化並加強取締佔用及重罰

身心障礙停車位係依身障者需求而設計，與一般停車格不同，若放任一般車子隨意停放，不僅抹煞原來設置的美意更造成

身障者無法順利上下車，影響其行動力。因此應加強宣導並適當取締與重罰，以維護身障者用路的權益。

## (二) 中長期規劃建議

### 1、改善身心障礙者的外出行動能力，以提升整體生活滿意度

身心障礙者的外出行動能力直接影響其參與社會活動及予人互動的機會。人是群聚的動物，若社會互動減少，也就限制了身心障礙者與他人接觸和建立社會網絡的機會，容易形成社會孤立，缺乏社會支持等狀況。這些狀況均不利於身心障礙者的心理健康，容易造成悲觀、退縮、憂鬱等心理狀況。因此如何拓展生活範圍，增加外出行動能力，是改善心理狀況最主要因素。若能加強公共場所無障礙設施的完備、增加低底盤公車的營運、簡化輔助機具的取得和必要的交通工具上的協助，方便身心障礙者及其主要照顧者協助外出，則可以提升身心障礙者生活滿意度。

### 2、修增訂不符社會期待或不符合身心障礙者需求的不合時宜規定

對於身心障礙者使用牌照稅免稅的相關法令有幾點建議：

- (1) 身心障礙者使用牌照稅免稅政策應加以修訂，限制免稅車子排氣量在 2400cc 以下，車牌必須有特別辨識標幟，以本身或同居親屬之車輛為限。
- (2) 加強適用免稅車輛的查核，查獲利用身障人士逃漏稅應加重處罰，而查核方式應多管齊下，不僅加強對身心障礙者的教育宣導，稅務機關的查緝，更可以利用志工每月固定的訪視來查訪。

### 3、以需求評估取代套餐式服務

政府對身心障礙者提供的福利措施，是零散的分置於各項法規中，猶如套餐式的服務，視自己符合的條項而提出申請，但身

障者是弱勢族群，相對的在資訊取得上並不容易，很多權益是睡著的，例如本研究問卷調查，擁有小客車但未申辦免稅者有 8%，可見資訊取得的不易也是環境障礙的一種。但另一種狀況是只要條件符合全部申請，不管需不需要，這些情形皆使得福利資源配置的不當或浪費。因此，要使社會福利資源用在刀口上，應將原本身障者享有的「套餐式」服務，大幅改變成「需求評估」制度，尊重身心障礙者的個別差異與多樣化，維護其基本尊嚴，讓他們擁有充分自主權與社會參與，以融入社會。

### （三）結論

專供身心障礙者使用之交通工具免徵使用牌照稅自 87 年 11 月修訂以來，即爭議不斷，歷經幾次修法，仍為社會大多數人所詬病，執行單位（稅務機關）咸認為開了一扇漏稅小門，據財政部估計，這個租稅漏洞每年約增加 6.5%，以 97 年為例全國免稅金額高達 54 億元，佔牌照稅收的一成，嚴重衝擊地方財政。幾經各方反應，財政部決議修法並將修正條文送交立法院審議，立法院財政委員會於 98 年 5 月 13 日初審通過修正草案，限定 2400cc 以上的大排氣量汽車不得申請身心障礙免稅，但放寬申請條件，同一戶籍內親屬所有的車，也可享有免牌照稅優惠；如有不在同一戶籍，則限制父母、兄弟姐妹等二親等所有的車才免稅，限一輛。為防止免稅車識別證借用，財委會也通過附帶決議，要求交通部換發身心障礙專用牌照，以方便辨識。

以上修訂版本雖已對免稅車輛加以限縮，但卻增開一扇門，對於二親等擁有車者不以同一戶為限，大開方便之門。原來考量免稅政策使稅收流失嚴重，但此一修法據基層稅務工作人員表示，恐將造成更多的稅收流失，此項修法因各方反對聲浪及爭議仍未停歇，致使該修訂案迄今尚未完成三讀通過。

本研究最主要目的是了解身心障礙者在車輛使用上的需求，而政府制定的免稅政策是否已將政策問題清楚的界定。由以上的歸納分析，可歸結得知，這項政策仍有實益，可以真正照顧中產階級的身心障礙者，以解決一部分交通問題，若輕言廢止恐召民怨，惟為維護公平正義原則，照顧應該受照顧的族群，對於免稅條件應予以限縮，並加強查核等配套措施。

使用牌照稅課稅的標的是車輛，利用此項稅式支出的方式來作為福利政策，並無法達到公平照顧原則，且遺漏了最弱勢最須受照顧的族群。本研究對此政策問題加以重新界定，研究問題的性質，藉著蒐集各種資料及訪談已使政策問題結果清晰呈現，期望研究結果可以幫助政府重新檢視此項政策，落實照顧弱勢族群的目的。

## 七、參考文獻

### (一) 書籍

- 林萬億，《台灣的社會福利-歷史經驗與制度分析》。台北：五南，民 97。
- 丘昌泰，《政策科學之理論與實際-美國與台灣經驗》。台北：五南，民 87。
- 林鐘沂，《行政學》。台北：三民，民 94。
- 胡幼慧主編《質性研究-理論、方法及本土女性研究實例》，劉仲冬〈量與直社會研究的爭議及社會研究未來的走向及出路〉，民 95。
- 林水波，《公共政策新論》。台北：智勝，民 90。
- 官有垣譯，David Macarov 著，《社會福利結構與實施》。台北：雙葉，民 89。
- 萬育維，《社會福利服務-理論與實踐》。台北：三民，民 97。
- 古允文譯，Gosta Esping-Andersen 著，《福利資本主義的三個世界》。台北：巨流，民 88。
- 唐文慧、王宏仁，《社會福利理論-流派與爭議》。台北：巨流，民 82。
- 蔡文輝，《社會福利》。台北：五南，民 94。
- 周月清，《身心障礙者福利與家庭社會工作-理論、實務與研究》。台北：五南，民 87。
- 黃源協、蕭文高，《社會政策與社會立法》。台北：雙葉，民 97。
- 林水波、張世賢，《公共政策》。臺北，五南圖書出版公司，民 73。
- 邱皓政，《量化研究與統計分析》。台北：五南，民 93。

### (二) 期刊

嚴嘉楓、林金定，〈身心障礙者人權與福利政策發展〉，《身心障礙研究》，第1期，民92，頁20-31。

王國羽，〈老年、障礙：研究概念取向與我國資料討論〉，《身心障礙研究》，第3期，民93，頁134~159。

王國羽，〈我國身心障礙福利政策與體系-身心障礙者保護法的分析〉，《社區發展季刊》，民97，頁115~127。

萬文隆，〈深度訪談在質性研究中的應用〉，生活科技教育月刊，第三十七卷，第四期，民93，頁17。

張祐宗，〈政治態度與行為量表的信度分析〉，《政治科學論叢》，第27期，民95，頁185-210。

### (三) 論文

林仲峰，〈身心障礙者使用交通工具免徵牌照稅政策評估之研究〉，碩士論文，中山大學公共事務管理研究所，民95.6。

林水波、莊文忠，〈政策論述與議程設定〉，台灣政治學會第三屆年會學術研討會，民85。

洪惠芬，〈工作、照顧與依賴：對福利國家與其當代危機的在省思〉，博士論文，中正大學社會福利學系，民93.6。

任麗華、林堤塘，〈身心障礙者生活與照顧福利服務需求之研究—以台灣中部某縣為例〉，發表於「建立台灣永續發展的家庭、人口、健康、社區與勞動保障體系：公民權利契約觀點」國際學術研討會，民 。

潘佩君，〈高齡化社會與障礙者的交通運輸服務〉，發表於台灣社會福利學會2008年年會暨「新世紀社會保障制度的建構與創新：跨時變遷與跨國比較」國際學術研討會，民 。

翁毓秀，〈身心障礙者生活滿意與其影響因素研究〉，民94。

張震邦，〈更生人復歸社會之生活適應分析〉碩士論文，東海大學公共事務在職專班研究所，民97。

#### 四、文件

總統令:修正公布〈使用牌照稅法〉，民 96.8.8。

中國租稅研究會，《中華民國租稅制度與法規》。台北，民 97。

內政部社會司，〈身心障礙者保護法規彙編〉，台北：內政部社會司出版，台北，民 88。

立法院公報，第 87 卷，第 44 期，院會紀錄。

立法院公報，第 90 卷，第 5 期，院會紀錄。

行政院研考會，藍武王，《無障礙者交通環境規劃研究》

#### 五、報紙

賴昭穎，〈身障免稅車線 2400cc 以下〉，《聯合報》，民 98 年 5 月 14 日頭版

#### 六、網路

陳麗珠，〈殘障汽機車免牌照稅財政部將嚴查〉，《自由時報電子新聞網》，<http://www.libertytimes.com.tw/index.htm>，民 92，財經焦點首頁。

內政部社會司網站，〈身心障礙服務入口網〉，

<http://dpws.moi.gov.tw/commonch/index.jsp>，民 98。

## 八、附錄

### (一) 問卷預測修改事項

- 1、第 20 題：彰化縣大復康巴士提供身障者安全免於危險的交通服務。建議更改為「彰化縣大復康巴士提供身障者安全無障礙的交通服務」。
- 2、第 28 題：不同障別的身障者對交通工具有不同的需求，但政府應落實照護大部分的身障者，針對障別提供多元化交通服務。建議改為「不同障別的身障者對交通工具有不同的需求，但政府應落實照護大部分的身障者，對不同障別的差異提供多元化交通服務」。
- 3、基本資料第 6 題：您家庭每月所得的總收入是：新臺幣 20,000 元以下新臺幣 20,001~40,000 元新臺幣 40,001~60,000 元新臺幣 60,001~80,000 元新臺幣 80,001~100,000 元新臺幣 100,001 元以上。因為詢問家庭每月所得的總收入，過於敏感容易讓回答問卷的人產生防備心理，建議修改為「您家庭經濟狀況：低收入戶受補助尚可維持家庭正常開支小康富裕」。

## (二) 身心障礙者對交通工具需求度問卷調查表

親愛的受訪者您好：

這是一份學術研究的問卷，首先謝謝您願意回答這份問卷，此份問卷的研究目的在了解身心障礙朋友在生活上對交通工具需求的面向，以期能提供相關單位對於社會福利政策之參考。您所填寫的資料是相當寶貴和有價值的，而且僅供研究之用，絕對保密，結果是以統計方式呈現，不做個別的報導，請您放心的填寫，讓我們一起來關心身心障礙朋友的社會福利，謝謝您的合作。

敬祝 身體健康

萬事如意

彰化縣地方稅務局

研究人員：林麗純 敬上

聯絡電話：0917-195363

中華民國 99 年 6 月 10 日

為了使您更了解如何作答，目前法令對「身心障礙者使用牌照稅免稅」的申請規定為：

法令依據：使用牌照稅法第 7 條第 1 項第 8 款。

限制：(一)持有身心障礙手冊者有駕駛執照時(以每人 1 輛為限)

(二)持有身心障礙手冊者無駕駛執照時(以每戶 1 輛為限)

本問卷共計 40 題，請您在認為合適的答案□內打勾。

非	同	普	不	非
常			同	常
同			同	不
意	意	通	意	同

1、您在就學的階段，曾為無交通工具而擔心。

2、交通問題是您選擇就讀學校的重要因素。

- 3、交通問題是您就業時考慮的重要因素。
- 4、交通問題在您想就醫時會是一種困擾。
- 5、您就學期間最適合的交通工具是自用小客車。
- 6、若學校或機關有提供上下學交通服務，您會優先選擇而放棄自行開車前往（含家人接送）。
- 7、您認為自用小客車是您就業時最好的交通工具。
- 8、若就業機構或機關有提供上下班交通服務，您會優先選擇而放棄自行開車前往（含家人接送）。
- 9、您認為就醫時最好的交通工具是自用小客車。
- 10、若醫院或機關有提供就醫交通服務，您會優先選擇而放棄自行開車前往（含家人接送）。
- 11、您在就學的階段，曾因無適合的交通工具而放棄想就讀的學校。
- 12、您曾經因為無適合的交通工具而放棄就業的機會。
- 13、您曾經因為無適合的交通工具而放棄就醫或延誤就醫。
- 14、很想要參與各種活動但卻因為交通問題而被迫放棄。
- 15、彰化縣政府提供就學交通接送或就學交

	非 常 同 意	同 意	普 通	不 同 意	非 常 不 同 意
通費補助，可以有效解決學生就學交通問題。					
16、『身心障礙者使用牌照稅免稅』可以有效解決身障者交通問題。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17、『專用停車位識別證與專用牌照』對於身障者交通問題很有幫助。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18、『補助電動輪椅或電動代步車』可以有效解決身障者交通問題。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19、『補助特製三輪機車』可以有效解決身障者交通問題。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20、彰化縣大復康巴士提供身障者安全無障礙的交通服務。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21、彰化縣溫馨巴士乘客服務提供身障者安全免於危險的交通服務。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22、政府機關對身心障礙者已經提供安全便利的交通服務或福利。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23、同為身障家庭，有自用小客車的可以享受免稅福利，沒有自用小客車就沒有享受此項福利，這是不公平的。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24、使用牌照稅係依車子排氣量的 cc 數來課稅，例如 1800cc 的車子稅額 7120 元，3000cc 的稅額 15210 元，同樣享受車子免稅，但優惠的稅額不同，有錢買大車的享受較多稅額的優	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	非 常 同 意	同 意	晉 通	不 同 意	非 常 不 同 意
惠，這是不公平的。					
25、政府應將身障者牌照稅免稅政策廢除，將增加的稅收作為每位身障者交通補助，才符合公平正義原則。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26、身心障礙者搭乘大眾交通工具常因上下車的不便或車資的優惠而受到歧視。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27、無車的身障家庭比有車的身障家庭更需要政府的照顧。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28、不同障別的身障者對交通工具有不同的需求，但政府應落實照護大部分的身障者，對不同障別的差異提供多元化交通服務。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29、身障者牌照稅免稅政策無法真正照顧身心障礙者。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30、若此項免稅政策要修法，您的建議					

## 您的基本資料，請惠予填寫以便作為統計分析

1、性別：

男      女

2、年齡：

15~24 歲      25~34 歲      35~44 歲      45~54歲  
55~64 歲      65 歲以上

3、您的教育程度：

不識字 識字、國小肄業或畢業 初(國)中畢業或高中職肄業  
高中職畢業、專科肄業                      專科畢業或大學以上

4、您的障礙等級：

輕度              中度              重度、極重度

5、您的障礙類別：

視覺障礙                      聽覺障礙                      肢體障礙  
智能障礙                      其他

6、您家庭經濟狀況是：

低收入戶受補助。                      尚可維持家庭正常開支。  
小康。                      富裕。

7、您或您的家庭有無自用小客車：

有      無（以下請無須作答）

8、您或家人目前有無適用這項免稅規定。

有      無（以下請無須作答）

9、您申請免稅的車輛最常使用者是

本身      家人              朋友                      其他

10、您申請免稅的車輛排氣量（cc數）為多少？

1200cc以下      1201cc~1800cc                      1801cc~2400cc  
2401cc~3000cc                      3001cc以上

**問卷完畢，辛苦您了，再次謝謝您！**

### (三) 訪談記錄

#### 編號 1：社團法人彰化縣脊髓損傷重建協會－理事長

- 一、 就你的了解身障者在生活上就學、就業及就醫的面向中對交通工具的需求是甚麼？（含自己或家人）

對身心障礙者來說便捷的交通工具最主要的有：捷運、低底盤的公車、復康巴士或改裝車輛、機車等。而最主要的是大眾運輸工具（捷運），再來是低底盤的公車，但這兩種是屬於比較大的工程，大眾運輸工具是政府的政策，而低底盤的公車則需配合道路的結構規劃，否則對於身障者來說仍會產生不方便，台北市在這方面實施的很好，彰化縣政府應逐步規劃來做，因為若有低底盤的公車可搭乘是非常好的，但這時間需要比較長。再來像目前實施的復康巴士，這種措施對身心障礙人士也是很好用的交通工具，不管是就學、就醫甚至就業等方面來說，都非常好用。但若就費用來看，因為它比大眾運輸貴但比計程車便宜，要用在就學比較不符經濟，除非家庭經濟無虞才有辦法應付。但若是就醫則可以有很大的幫助，而且使用量很大，身障者要就醫只要打電話預約即可到府接送。再來是自己改裝車輛，買一台車來改裝如方向盤、手煞車改由手動，或機車的改裝，這對於短距離運輸而言，是有很大的幫助，只要將輪椅一推，門鎖起來即可上路，是非常方便的。

- 二、 希望政府機關如何協助？

身心障礙者是經濟上的弱勢，政府機關若可以協助交通工具的取得，那要出門則比較容易也比較自在，像上面所提的溫馨巴士，事實上在彰化縣是不夠的、不足的，目前巴士的載客量很高，想要搭乘的客人常常抱怨叫不到車，而且司機都必須超時超量的工作，這點希望彰化縣政府能再提高溫馨巴士的數量。

改裝車輛目前政府沒有補助，車輛改裝每台約需 15000 元，這對身心障礙者來說也是一種負擔，若有補助就可以減輕身障者經濟的負擔；改裝機車目前是有補助，以 125cc 的機車來說，改裝費用約需 10 萬元，若是低收入戶政府補助 5 萬元，非低收入戶補助 25000 元，但這對非低收入的身心障礙者仍是一筆很大的負擔，因此政府若能提高對交通工具的補助，則可以減輕我們很大的壓力。

- 三、 政府為落實照顧身心障礙者，制定很多相關保護及福利措施，就解決身心障礙者交通問題上，您認為政府已提供身障者基本的行動能力協助及安全免於危險的交通服務嗎？

基本上，無障礙環境是比較重要的，無障礙若作的好，不管你是開車出門或騎機車都可以連接到你想要去的點，例如去公園、去購物、去景點旅遊，用輪椅即可到達，那就非常方便，因此若要真正做到讓我們身心障礙者免於危險，仍需要無障礙環境，才可以讓我們和正常人一樣，推輪椅即可進出，這是最重要的一環。彰化縣政府雖然已經很認真且積極的朝這方面努力，但還可以再好好加油，這樣對我們的幫助更大。

- 四、 「身心障礙者使用牌照稅免稅政策」不分障礙類別、經濟能力及車子 cc 數大小，一律享受免稅，您認為符合公平正義原則嗎？

這屬於不公平的，因為這容易產生弊端，家庭有一台車可以免稅，很多是由家裡的正常人在使用，這一方面比較不符合公平正義原則，政府的用意比較希望係由身障者來開，反而成爲家人來開，我覺得這有點不公平。關於高級車方面，可以有一個配套措施，若要開大 cc 數的車子，應該繳一點牌照稅，政府應該規定幾 cc 以下不用繳，超過這個 cc 數或者你的經濟能力不錯購買車子價格在 100 萬以上，這些都需要繳稅，這樣會比較周延，比較不會造成不公平的現象。

雖同爲身障者經濟能力是有差別的，但大部分的身障者仍屬於比較

弱勢，政府如果在這方面能加以補助，這樣對交通方面的問題比較可以依照自己的意思來做自己想做的，那在就醫、就學及就業方面都可以比較完善一點。

溫馨復康巴士的車輛是縣政府的財產設備，但委外經營，經營團體每年須繳納營運收入的 5% 給縣府，而縣政府則要編列預算支付人事費用及車輛維修費用，彰化縣政府這項政策已辦理好幾年，因此幾乎每一台車跑的公里數都超過 25 萬公里，所以已經很老舊，維修費用也很高，政府若要真正落實照顧身心障礙者，應該增加車輛數加入營運，或者汰舊換新，這樣可以有效擴大照顧更多的身障者，照顧的面更寬廣，因為溫馨復康巴士是一個很不錯的政策，佔身障者使用交通工具有很高的比率，但政府若在預算上編列高一點金額購買更多的車輛或增加補助，使收費標準降低，這樣可以照顧更多的身障者。

目前實施的陽光 e 遊卡福利政策，每月補助老人或身障者 300 元，這對於殘障者等於是畫餅充飢，因為目前公車的設計尚不適合殘障者搭乘，而且 300 元也不敷使用，但這項政策對老人是有幫助的，因為他們較少出門，300 元對他們來說不無小補，但對殘障者則無實益。反而是補助提高，並降低溫馨巴士收費標準這樣幫助比較大。或者採用每月補助點數卡的方式，由身障者自由選擇比較適合自己的交通工具，如計程車、溫馨巴士或公車等，擴大整個交通層面比較有實益。

##### 五、 對於身心障礙者的交通問題，您認為已受到公平且適當的照護嗎？

政府距離公平且適當的照顧，仍有多需加油的地方，如上面所提政府應該可以做的，應該克服困難儘量做，再來還有一點，無障礙停車位的不足，而且常被佔用，是身障人士自行開車最頭痛的問題，因為殘障停車位的規格是有經過設計考量，必須加上輪椅的空間，若身障者將車子停放在一般停車格，則無法將輪椅拉下來，只能等待旁邊的車子挪開，方有辦法上下車，所以應加強取締並重罰不當停放的車子。

若申請免稅的車輛，用車牌來標示係身障者使用，這樣警察或執法人員也可以比較容易取締不當停車，但這也有一點反效果，因為從車牌上就可以辨識身障者，會讓一些不肖人士知道這是身障者比較好欺負，而產生危險，雖然這是少數，社會上大部分的人仍是善良的，很能體恤身障者的不便，雖然採用車牌來辨識有利有弊，但相信我們這個社會仍是溫馨的，採用這種方式還是利多於弊。

## 編號 2：社團法人彰化縣肢體傷殘協進會－理事長顏明棋

### 一、就你的了解身障者在生活上就學、就業及就醫的面向中對交通工具的需求是甚麼？（含自己或家人）

就學方面我舉一個例子來說，仁愛學校的學生他們平常住在學校，二星期回家一次，他們到了彰化火車站要上車，結果沒有無障礙設施，只有要上車就花了很長的時間，而且輪椅排了很長一列，成爲一個奇景，還上了新聞，這就凸顯彰化火車站這個公共場所有多麼不方便。

就業方面，我們會員是工廠代工人員，他們想要購買機車來代步，因爲沒有交通工具沒辦法上班工作，雖然目前購買機車政府有補助，但必須先墊款，他們經濟不好，要買機車是很困難的，所以沒有交通工具要他們到工廠工作並不容易。目前我們協會已經申請購置一部扶輪號的小巴士，可以有升降設備，預計 12 月底可以進來，透過這部車就可以接送他們去工作，但一部車子實在是不夠，但目前也只能這樣子而已。

### 二、希望政府機關如何協助？

彰化縣政府有復康巴士，雖然是很方便，它的收費是計程車的一半，但對我們身障者來說，仍是一個很大的負擔，而且有時候車子不夠，常常叫不到車，所以希望政府在這方面可以調降復康巴士的收費費用，且增加一些復康巴士，把它營運的面作更大、更廣，才能照顧更多的身障者，目

前的復康巴士光接送啓智學校的學生上下學就不夠用了。

我們目前協會有一個計畫，要來幫助重度傷殘或單親家庭的會員，他們需要就醫時，我們協會可以派志工和車子到府接送就醫，因為這些人處於灰色地帶，既達不到政府的補助標準有非常需要人協助，自己在家裡生病了沒辦法就醫，那只能靠我們協會來介入幫忙，因此希望政府能多關心我們這個區塊。

- 三、 政府為落實照顧身心障礙者，制定很多相關保護及福利措施，就解決身心障礙者交通問題上，您認為政府已提供身障者基本的行動能力協助及安全免於危險的交通服務嗎？

政府沒有提供身障者安全免於危險的交通服務，很多騎樓高高低低，到現在都沒有辦法解決，舉彰化市公所來說，連最基本的電梯都沒有，我們殘障朋友怎麼去洽公，根本就沒辦法，我們彰化縣的無障礙設施是很差的，沒有做好，而且縣政府也不罰款，因為若有罰款可以用來補助進用殘障人士的補貼金額，我們就可以增加就業機會。彰化縣政府說彰化縣的社會福利做的很好，在內政部的評比中也得到很不錯的績效，但全國殘障聯盟的評比中，彰化縣市吊車尾，最後一名。彰化縣政府為了這個，還趕緊召開記者會，要我們這些協會的理事長幫忙澄清。所以說彰化縣在這一方面還是蠻需加強的。

- 四、 「身心障礙者使用牌照稅免稅政策」不分障礙類別、經濟能力及車子 cc 數大小，一律享受免稅，您認為符合公平正義原則嗎？

不分障礙類別牌照稅免稅是 ok，但車子的大小就有點問題，殘障者若可以開很大的車子，經濟能力應該是 ok 的，應有能力繳稅，因為有很多的人，他利用這個漏洞用身障者的名義來申請牌照稅免稅，而那些人都比較富有的人，他車子的 cc 數也是較大的，因為很少會為了 1 萬元而來規避。因此如果有車子 cc 數的限制，對 3000cc 以上的車子就要課稅，以

下就免稅，這樣也可以杜絕一些有錢人要逃稅的方法。

五、 對於身心障礙者的交通問題，您認為已受到公平且適當的照護嗎？

除了以上講的幾點以外，還有一點就是路面上的交通，若有低底盤的公車，對我們肢體障礙者才是適合的，像目前實施的陽光 e 遊卡，對我們來說有用嗎？我們的輪椅根本沒辦法上去，只有低底盤的公車才可以，還有駕駛公車的司機要對殘障朋友有多一點的照顧，像我曾經在台北搭公車，我揮手要搭乘，但司機看到了也不停車、不理我，你說這對殘障朋友的心態會怎樣，所以，整體來說身心障礙者還不是受到很好的照顧。

### **編號 3：社團法人彰化縣盲人福利協進會－理事長鄭淑文**

一、 就你的了解身障者在生活上就學、就業及就醫的面向中對交通工具的需求是甚麼？（含自己或家人）

就我們視障的身心障礙者來說，交通問題符合我們需要而且是最好的方式就是轎車或計程車到府接送的方式，對我們來說最方便，因為我們視障者看不到，要搭大眾運輸工具，除非無障礙設施做得非常好，像現在台北無障礙設施都還沒有做的很好，我的一些住台北的視障朋友，他們會去搭大眾運輸工具，如捷運，但還是需要靠旁人來協助，更何況我們這裡無障礙的設施這麼缺乏，所以交通這個區塊，對視障者來說是非常缺乏的。

像今年開辦的陽光 e 遊卡，其實我們盲人協會的會員申辦的沒有很多，因為我們彰化縣的大眾運輸工具並沒有普及，還有我們若要搭乘公車，根本不知道公車的停靠站，也不知道車子何時來，車子要開往何處，公車的司機根本不會說這台車是開往哪裡，因此我認為交通問題若能專人到府接送，不管是機車或計程車皆可，對我們是比較方便，真正有幫助的。

平常我們出入若不是家人接送，則必須叫熟識的計程車來接送，因此交通費用佔我們日常費用蠻高的比例，是一個很大的負擔，像我的孩子也

是視障者，讀國小時離家近可以走路上學，到了國中時期遇到了一位很有愛心的老師，三年皆由他接送上下學，但到了高中，他就讀彰化高中，因為交通複雜而我們又是視障者，就必須叫計程車接送上下學，這是一種很沉重的負擔，但又沒有其他的辦法，後來被老師發現了，就由老師來協助接送，才解決就學的交通問題。所以說交通這個區塊，不論是就學、就醫、就業都是一個很大的問題。

## 二、 希望政府機關如何協助？

最好可以補助視障者用計程車接送，若政府認為不可能，那彰化縣有溫馨巴士，也可以利用這種來協助就醫或就學，但這費用應由政府來吸收或降低收費，這樣可以減輕很多我們視障者對於交通的負擔。

## 三、 政府為落實照顧身心障礙者，制定很多相關保護及福利措施，就解決身心障礙者交通問題上，您認為政府已提供身障者基本的行動能力協助及安全免於危險的交通服務嗎？

若要說政府沒有提供協助也說不過去，但我認為政府提供的是不夠的，而且不符合視障者所想要的，像現在辦理的陽光 e 遊卡，對視障者來說，根本沒有用，效益不大，還有像公共場所無障礙設施也很缺乏，公車也沒有語音設備，因此視障者要走出去是很難的，所以視障者受到政府的照顧可以說微乎其微。

## 四、 「身心障礙者使用牌照稅免稅政策」不分障礙類別、經濟能力及車子 cc 數大小，一律享受免稅，您認為符合公平正義原則嗎？

我認為牌照稅免稅這個區塊，就視障者來說一定要實際上同一戶口，住在一起的親屬，可以照顧到視障者，那申請免稅的優惠是 ok 的，但有些人雖然戶籍遷在一起，但實際上並不住在一起，這樣根本沒辦法真正照顧到身障者，像這樣我就覺得不合理，而且車子應該是擁有基本配備就可

以，像那些進口車或排氣量大的車子，也享受免稅，我就認為不合理，因為他既然有錢買這種大車、好車，那根本就不需要接受補助，但若一定要補助，應該有一個上限，最多只補助到一個上限金額，其餘自付，這樣比較合理，有些人家境很好，還要接受社會補助，這是說不過去的，若將這個區塊省下來，真正去照顧那些需要照顧的人，這樣才符合公平。

有一些視障者他本身有家人，還可以享受到補助，但有一些視障者的家庭連一部車子都沒有，交通的部分都沒有補助，根本沒有辦法照顧到他們，牌照稅免稅他們更不可能去享受優惠，這不是更不公平嗎？就算政府免費送他們一部車，因為他們是視障者，也沒辦法開啊！但他們總是要出門就學、就業甚至於就醫啊！政府是否可以將一年補助牌照稅的金額，譬如 1 萬、2 萬，讓他們沒有享受到的或家庭沒有車子的來申請交通補助，若可以用這種模式來申請家庭交通補貼金，我認為比較符合公平正義。

#### 五、 對於身心障礙者的交通問題，您認為已受到公平且適當的照護嗎？

當然是沒有，但這是有辦法解決的，端看政府做不做，譬如說，開大 cc 數車子享受免稅的那些金額，可以換過來補貼沒有車子這區塊的人，這樣政府也不會多花錢，搞不好還可以省一些錢呢？我們視障者對交通需求很大，但卻都沒有辦法得到滿足，像我們協會想要辦一些活動，或辦理一些課程來研習，只有要讓會員有交通工具可以順利出門，就是一件很困難的事，所以說在盲人的交通這個區塊，是一件非常大的問題，很多盲人家庭為了經濟生活都必須要工作，我們盲人大多從事按摩的工作，要出門工作必須要仰賴計程車，因為有些家人雖不是視障者，但因為他們的經濟是很弱勢的也都要工作，所以很難有時間可以接送。依我們協會的會員來說，大部分的家庭都買不起車子，擁有車子的並沒有很多，所以這個牌照稅免稅政策對我們視障者來說，是沒有什麼福利可言。

#### 編號 4：社團法人彰化縣視障者關懷協會－理事長顏平芳

一、就你的了解身障者在生活上就學、就業及就醫的面向中對交通工具的需求是甚麼？(含自己或家人)

以視障者的角度出發，談到交通問題的確是一個很大的困難

就學階段：

就讀一般學校的孩子必是需要依賴家人的接送，但家人接送的過程也是辛苦的一段路，尤其沒有自用車的家庭，靠著機車的接送，其中也都擔心危險的問題，就以我自己家裡的情況為例：曾為了載孩子上學，雖然路途不遠，但騎車當中，孩子的白手杖拿不好，原本是擔心他造成別人的危險，幫他調整了位置，沒注意旁邊車道急著上班的機車，差點撞車、非常危險。所以也擔憂這群孩子們，尤其是讀高中後的孩子們，交通問題該如何解決。以彰化大眾運輸的狀況，縱使孩子的定向行動有足夠的訓練，遇到上學時間公車人潮之多，很難想像孩子們在就學交通的問題，會有多大挫折。

就業階段：

視障孩子進入了就業階段，也是自己必須獨立的時候，要能踏入職場，首要的工作是如何到達工作的地方，他們不可能靠自己開車或騎車到達，是必需有接送的交通工具，但這關係到大眾運輸的功能是否能夠協助他們，以日前協會有一大學畢業的盲生到協會來當志工，協會希望他可以獨立搭乘公車，在協助他的過程中，遇到了讓我們心疼的情況，在協助他搭上車後(有些司機看到盲者並不會主動停車)，告訴司機下車的站別，但家人卻等不到他，結果是司機沒有依他要下車的站別讓他下車，他沒有辦法回到家。嚇得他的 70 歲的老媽媽還是要跟他來回。

就醫階段：

其實了解了視障者在交通上會有的困難，就不難明白交通工具的功能，對他們的重要，不管在那一方向，需要有定點的固定交通車，語言系

統，或是家人的接送了。

## 二、希望政府機關如何協助？

希望政府機關在交通問題上，可以先從無障礙空間著手，給我們一個路平的環境，在我們沒有辦法順利搭上交通工具的同時，至少用走的可以完成，但目前可能連這一點都有困難，視障朋友外出問題實在有很多困難存在，所以很難敘述公不公平的問題了。

## 三、政府為落實照顧身心障礙者，制定很多相關保護及福利措施，就解決身心障礙者交通問題上，您認為政府政府已提供身障者基本的行動能力協助及安全免以危險的交通服務嗎？

我們知道每一個縣市政府都有提供復康巴士協助身心障礙者交通問題，但各縣市執行方法不同，以彰化縣的復康巴士而言，復康巴士提供彰化縣內路線就醫就學服務，但須事先提出，是否符合搭乘條件，及是否可以排到路線，如身障者要搭乘自行負擔費用比照計程車一半費用，以個人而言並不會想去使用。

## 四、「身心障礙者使用牌照稅免稅政策」不分障礙類別、經濟能力及車子 cc 數大小，一律享受免稅，您認為符合公平正義原則嗎？

雖然我自己沒有車子，但個人覺得這個政策仍有幫助之處，身障的朋友，有非常多的人自行能力是有問題的，最怕的是遇到別人又不能幫忙時，更是寸步難行，我常常聽到有的家人會因為這一點而感到慶幸自家有這個待遇，而更願意協助身障朋友外出。很有趣的這是附帶出來的效果。但奇怪是怎麼只有補助車子沒有機車呢(開玩笑的啦)。

對於車的 cc 數問題，個人認為因以功能需求為評估，因為有些身障朋友可能需要有較大型的車子，例如：脊損的朋友可能需要連同輪椅接送較方便…等等的，但需有配套措施，避免有些朋友因此過度利用了，或者提

拱固定 cc 數補助，超出部份就由自行負擔。

五、對於身心障礙者的交通問題，您認為已受到公平且適當的照護嗎？

以視障者的角度出發，交通問題實在很難受到公平的照護。但期待政府單位在解決交通問題的同時，可以考慮到視障朋友的需求。

**編號 5：社團法人彰化縣聾人協會－理事長黃志鑫**

**現場翻譯老師－馬原原**

一、就你的了解身障者在生活上就學、就業及就醫的面向中對交通工具的需求是甚麼？（含自己或家人）

一般來說，讀書若再家裡附近或稍遠一些，學校有交通車可以搭乘，這還可以應付，就業方面，工作地點若較遠，一般常用機車或開車代步，也尚可應付，但就醫方面就比較困擾，若身體狀況還可以，自行就醫還可以應付，但若生病較嚴重則需他人協助才有辦法，因為長輩不在家，子女又離開在遠方就學或就業，若沒有人協助接送，是比較麻煩的，因此在就醫方面希望有人能協助交通的問題。

二、希望政府機關如何協助？

希望政府最好的協助是有專人帶領就醫。

三、政府為落實照顧身心障礙者，制定很多相關保護及福利措施，就解決身心障礙者交通問題上，您認為政府已提供身障者基本的行動能力協助及安全免於危險的交通服務嗎？

政府若能在聽障者使用的交通工具（機車、自用車）上加裝特別標幟，讓一般大眾知道這是聽障者在駕駛，讓過往的行人或車輛能知道我們聽不

到，而能特別注意到我們，這樣會比較安全，因為我們使用交通工具最大的危險是在行進間別人撞過來，而造成意外事件，因為他們或許有按喇叭，以為我們是正常人，但我們沒有回答，他們就撞過來，這是一個使用交通工具最困擾的問題。因此若能在我們使用的交通工具上加裝特別標幟，讓外界一看標幟就知道我們是聽障者，這樣才能避免危險。

- 四、「身心障礙者使用牌照稅免稅政策」不分障礙類別、經濟能力及車子 cc 數大小，一律享受免稅，您認為符合公平正義原則嗎？

我們希望政府不僅使用牌照稅免稅，應該連燃料費一起減免，因為車子是我們的必要交通工具，對於燃料費也是一種很大的負擔，在這方面若能減免是很好的，因為我們購買的車子都不會超過 2000cc 以上，只有經濟能力好富裕的人才會購買超過 2000cc 以上的車子，像這種就不用減免也沒有關係，因為他們是負擔得起的，應該要依照一般規定，自己負擔稅金及燃料費這樣才符合公平。而 2000cc 以下的免稅車子則希望牌照稅、燃料費一起減免，這樣才能真正符合實益。

- 五、對於身心障礙者的交通問題，您認為已受到公平且適當的照護嗎？

我們第一個問題是考駕照的問題，像我們程度比較好的，只要安排翻譯者就可以考試 ok，但我們會員有很多不識字或學歷不高的，他們的身體是健康的，但是卻沒辦法通過考試，因為他們對考試的文字讀起來有很多的陷阱，他們看不清楚，不知道意思，所以筆試常常考但是卻考不過，可是路考那些則沒有問題，一次就 ok，因為筆試的題目有陷阱，他們看題意，常會被誤導因為陷阱太多。因此是否能針對我們聽障者來設計一份較簡單的題目及考試的方式，例如看交通標誌，那些標誌代表的意思是什麼，諸如這些較簡單且易懂的題目，而不是去考一些離心力、、、等等的名詞，這些名詞對他們來說根本搞不清楚，我們會員有些開車開的很好，路考都通過了但筆試卻一直無法過關，因此他們很希望政府能在這方面幫忙。對於駕照的考試應

分類，題目要區分有所不同，如果他們能順利考照，可以開車，交通問題就可以解決了。

第 2 個問題就是上面提過的在車牌或車子上加裝辨識標幟，這對我們的安全問題比較好，因為我們的外觀看不出是聽障人士，在交通上很容易被旁邊或後面的車子撞過來，這種機率是比較多，否則我們本身開車都很小心注意，並遵守交通規則。聾人與一般人最大的不同就是因為我們聽不到，雖然我們很小心注意，但別人不了解我們聽不到，就容易產生危險。

#### **編號 6：社團法人彰化縣聲暉協進會－理事長王清江（筆述）**

- 一、 就你的了解身障者在生活上就學、就業及就醫的面向中對交通工具的需求是甚麼？（含自己或家人）

身障者本身其反應、行動比一般人較差，不管就學、就業或就醫等方面，需要家人陪同，尤其交通工具輔助更為迫切，機車、轎車（以上含改裝）是必備交通工具。

- 二、 希望政府機關如何協助？

政府機關統籌規劃各鄉、鎮、市社區，利用社區現有資源針對身障者正確數字，以幾個社區為一單位，成立社區身障支援中心，有效利用社區人力、財力，協助身障者就學、就醫及就業，交通工具予以有利支援。

- 三、 政府為落實照顧身心障礙者，制定很多相關保護及福利措施，就解決身心障礙者交通問題上，您認為政府已提供身障者基本的行動能力協助及安全免於危險的交通服務嗎？

溫馨巴士增加及無障礙空間的設置，應有待加強，且統籌設置，尤其公家機構更應落實，使身障行動及安全得予以保障。

四、 「身心障礙者使用牌照稅免稅政策」不分障礙類別、經濟能力及車子 cc 數大小，一律享受免稅，您認為符合公平正義原則嗎？

身障者家庭本是經濟最弱團體之一環，且目前老農年金之補助，以立法保障甚至排富條款，何況身障者人口比例僅佔千分之三，車輛牌照免稅可減輕身障家庭負擔，以協助其生活經濟之困境，以社會福利國家來說，應是符合公平正義。

五、 對於身心障礙者的交通問題，您認為已受到公平且適當的照護嗎？

國家政策完全普及大眾人民，無法處處顧到，一切講求公平正義，當是理所當然，但在目前貧富差距之下，其身障者應受特別照顧，是人性光輝，國家的仁政，以目前身障者的交通問題，雖有改善，但未普及且落實實施，缺失在所難免，但應以立法有效保障身障者之權益。

#### **編號 7：社團法人彰化縣自閉症肯納家長協會－理事長唐綉嫻**

一、 就你的了解身障者在生活上就學、就業及就醫的面向中對交通工具的需求是甚麼？（含自己或家人）

依自閉症的孩子來說，就學的部分一開始應訓練獨立生活，這樣他們的生活品質可以提升，不要借由外面的人來協助他，因此對交通工具的需求，我著重於訓練孩子盡量自己獨立，非不得已才由家長來接送，儘可能讓他們搭大眾運輸工具，或騎腳踏車或者走路上學，而這個問題又延伸到不要跨學區就讀，讓我們的孩子社區化，能就近用走路 10 分鐘、20 分鐘或 30 分鐘，即可到學校上學，雖然路上車子很多，但是必須要教導，不教他，他會橫衝直撞，到處受傷，但還是要教，要讓他體驗，不要保護太大，還是要訓練獨立，不要怕他受傷，要讓他在受傷中成長，所以交通工具這方面還是應讓他

們和一般孩子一樣。

我的孩子國中時期，我就訓練他，讓他自行搭乘彰化客運上下學，雖然在車上偶爾會亂叫、亂叫，剛開始我不知道他為什麼會亂叫，不知道他是高興或是被我處罰在叫，後來我學了應用行為分析，才知道自閉症的孩子有感官刺激的不一樣，因為不一樣而延伸了很多不一樣的行為。所以交通就是要教，慢慢的教，因為他們手腳健全，一定要教才有辦法讓他們獨立。

## 二、 希望政府機關如何協助？

目前彰化縣實施陽光 e 遊卡，我認為彰化縣政府在社會福利這方面做的很好，但是最重要的是上車零拒絕，司機不能故意不讓身障者上車，這點要落實執行，福利政策才能真正照顧到身障者。但是社會還是很溫馨的，讓身障的孩子出來與大眾接觸、嘗試體驗，還是會發生很多溫馨的插曲，我們的社會處處有溫情，這真的很棒。

## 三、 政府為落實照顧身心障礙者，制定很多相關保護及福利措施，就解決身心障礙者交通問題上，您認為政府已提供身障者基本的行動能力協助及安全免於危險的交通服務嗎？

其實我覺得無障礙空間很重要，像一些身障朋友對於無障礙環境設施的需求是很迫切的。目前我們的道路有很多障礙，這部分彰化縣做的並不够，如果要讓身心障礙者獨立，這部分是很重要的，一定要做好。

## 四、 「身心障礙者使用牌照稅免稅政策」不分障礙類別、經濟能力及車子 cc 數大小，一律享受免稅，您認為符合公平正義原則嗎？

我認為應不分車子 cc 數的大小，一律享受免稅，因為你買一部車相對支出很大，不管車子是賓士或裕隆，他的保養費也差很多，當然有錢人可以支出買好車，但畢竟極少數，我們怕的是身心障礙者有沒有實際在使用這台車，可以搭乘這台車出去嗎？我覺得一律免稅是公平的，但社工人

員應該去訪查，如果這台車不是實際上用在身心障礙者的身上，我認爲就應該要取消，甚至於重罰，透過社工人員的訪查、訪視這些配套措施，可以預防並檢視有無假藉身障者的名義申請免稅。

五、 對於身心障礙者的交通問題，您認爲已受到公平且適當的照護嗎？

身心障礙者依我們自閉症的孩子來說，若家長或老師願意花心力教導輔導，這交通問題應該是 ok 的。所謂公平最主要的和最擔心的是公車司機不要排擠我們，不要不讓自閉症的孩子搭乘，那其他在交通上是不會產生大問題，只要訓練他們還是可以獨立。

還有另一個交通福利措施，就是搭乘大眾交通工具，陪同身心障礙者的人可以享受半價的優惠，這是一個德政，可以有效減輕身心障礙者家庭的負擔，總而言之，自閉症的小孩對交通的需求，和其他身心障礙者比較不同，他沒有特別的需求，他和一般人的需求比較相同。

**編號 8：社團法人彰化縣啓智協進會－總幹事莊文昌**

一、 就你的了解身障者在生活上就學、就業及就醫的面向中對交通工具的需求是甚麼？（含自己或家人）

身心障礙者對交通的需求是很重要，現在的交通無法提供他們的需求，例如秀傳醫院有交通車可以來接送到醫院，但必須是較大的孩子可以獨立搭車才可以，否則仍不行，因爲這些孩子無法獨立必須家長或親人陪同方有辦法就醫。通常只有營利事業可以提供交通服務，非營利則無交通的提供，因此交通問題是這些孩子很困擾的問題。

離我們這裡最近的是和美的仁愛啓智學校，他的交通車只能定點接收，因此只能減輕一部分家長的負擔，但因爲係上學，接送的時間早上比較早，可與家長上班時間錯開，送去上學後再上班，這還可以將就，但就業則很困難，因爲智能障礙的孩子就算能賺錢，所得也不高，若必須由家

人接送就業，時間上很難配合，因為家人亦要工作，所以會選擇將他們留在家裡或送教養院，經濟狀況不好或智能較嚴重的甚至於將他們關起來，這也是沒有辦法的事，但一般來說，若沒有工作的孩子其狀況會愈來愈差，就像電梯愈沒有使用，它的纜繩會愈僵化不靈活，人也是一樣。

## 二、 希望政府機關如何協助？

有些協會例如脊髓損傷協會他們有復康巴士，可以做交通服務，但我們協會就沒有，因為我們協會的會員是智能不足，他們的四肢手腳都健全，但是腦卻無法指揮手，以前縣府有一位勞工局長，有一個想法想要訓練這些手腳健全的孩子，利用他們來協助脊髓損傷的人，這樣就可共創雙贏，理論上是很好，但卻忽略了這些智能不足的孩子是很難傳送訊息並接受指揮的。

老實說政府對於智能不足的政策，皆偏重於教養院，我認為 應該要在地社區化，才算落實。所謂社區化就是政府將補助智能不足需送教養院的經費，直接補助家庭，讓沒有工作的媽媽負責教養，並可以協助再照料鄰近相同狀況的小孩，這也可以有效創造就業，降低失業比率。也就是說政府要補助精神障礙者就養的經費，讓他在地社區化，補助家庭創造就業機會，這不僅是一種福利，也是一種政策。像美國對於精神障礙的政策是經評鑑後，依障礙程度及能力照顧到 20 歲，並依據你的產值來補助使其達到最低收入，讓你生活沒有問題，這種補助達到最低薪資的方式也是只有政府才有辦法做，因為不管每個人書讀得有多好，最終仍需進入就業市場。

## 三、 政府為落實照顧身心障礙者，制定很多相關保護及福利措施，就解決身心障礙者交通問題上，您認為政府已提供身障者基本的行動能力協助及安全免於危險的交通服務嗎？

這個問題牽涉到城鄉的差距，若是居住於都市的身障者政府提供較多交通服務，鄉下則很少，甚至於很多用不到，因為他們很少出門，有些被關起來，這些個案的比率南彰化大於北彰化，像辦理一些身障人士的活動，仍

是北彰化參加的人較踴躍，因為他們沒有適當的交通工具來接送。最近彰化縣政府辦理的陽光 e 遊卡，可以讓身心障礙者及老人每月有 300 元車資可免費搭乘，但這對我們精神障礙的人來說並沒有用，因為偏遠的鄉鎮尤其沿海地區的鄉鎮，公車車次很少，時間沒辦法配合，因此使用率根本不高。我認為要落實交通照顧，應該直接補助由計程車來接送，才有辦法克服這個問題，因為公車要接送又牽涉到輪椅升降的問題，而僱用專車成本又太高，使用率也不多，不符成本效益，總而言之，交通問題若能解決，很多事情都 ok。

四、「身心障礙者使用牌照稅免稅政策」不分障礙類別、經濟能力及車子 cc 數大小，一律享受免稅，您認為符合公平正義原則嗎？

我認為這是公平的，但應該在免稅的車牌上有可以辨識的標幟，因為權力與義務是相對的，要享受免稅的福利就必須要付義務，而且若在車牌上加裝辨識標幟，讓社會大眾可以清楚辨別這是身心障礙者使用的車輛，將會有更多的包容與禮讓，這是一件好事。對政府機關來說也可以省略很多申請手續，可以達到簡政便民的效果，更可以節省行政費用。

對於那些想要享受免稅優惠又不願意掛有特別標幟車牌的人，他們就會知難而退，而那些假借名義享受免稅優惠的人則應該採取重罰。車子雖然有大小不同之區分，但這也是公平的，因為經濟狀況較差的家庭每月有補助生活津貼每人約 8000 元，還有一些減免規定，但有車的人只享受牌照稅免稅優惠，相對來說福利反而較少。

五、對於身心障礙者的交通問題，您認為已受到公平且適當的照護嗎？

要達到公平且適當的照護是不可能的，雖然政府機關很努力在做，但要公平是不可能，像我們的會員是智能不足，若沒有家長接送，根本無法自立，因此有身障者的家庭要過一般人的生活，則必須要比正常人更認真更打拼，因為他們花費的醫療費用及其他費用要比別人更高，生活更不容易，請政府應正視他們對交通的需求，而能給予有效的協助。

## (四) 使用牌照稅法

名稱 使用牌照稅法 英

修正日期 民國 98 年 12 月 30 日

### 第一章 總則

第 1 條 各直轄市及縣(市)徵收使用牌照稅，悉依本法之規定。

本法用辭之定義如左：

- 一、公共水陸道路：指公共使用之水陸交通路線。
- 二、交通工具：指機動車輛及船舶。
- 三、汽缸總排氣量：指汽缸橫斷面積乘活塞衝程及汽缸數之積。
- 四、軍隊裝備編制內之交通工具：指軍隊裝備編制內，規定各單位應裝備之指揮車、載重車、戰鬥車、通訊車及艦艇等交通工具。但其非軍隊裝備編制內之軍事行政機關或學校之交通工具不屬之。

### 第 2 條

- 五、公共團體設立之醫院：指公立醫院及向政府登記有案之團體所設立之醫院。
- 六、裝配之交通工具：指以國內外出品之交通工具零件，裝配成爲可供行駛之交通工具。
- 七、利用非交通工具之設備：指非屬交通工具，而利用其機動或其他設備代替交通工具使用者，如專供農業用之耕耘機，利用其發動機，裝置爲類似載貨、載客車等屬之。

使用公共水陸道路之交通工具，無論公用、私用或軍用，除依照其他有關法律，領用證照，並繳納規費外，交通工具所有人或使用人應向所在地主管稽徵機關請領使用牌照，繳納使用牌照稅。

### 第 3 條

前項使用牌照得以交通管理機關核發之號牌替代，不再核發使用牌照。

使用牌照稅之稽徵，由直轄市及縣(市)主管稽徵機關辦理；必要時，得由直轄市及縣(市)政府核定，委託當地交通管理機關，代徵稅款及統一發照。

### 第 4 條

直轄市及縣(市)政府得視實際狀況，對船舶核定免徵使用牌照稅，並報財政部核備。

### 第二章 課稅標的及稅額

### 第 5 條

使用牌照稅，按交通工具種類分別課徵，除機動車輛應就其種類按汽缸總排氣量劃分等級，依第六條附表計徵外，其他交通工具之徵收率，由直轄市及縣(市)政府擬訂，提經同級民意機關通過，並報財政部備案。

### 第 6 條

各種交通工具使用牌照稅額，依下列規定課徵：

- 一、機動車輛：分小客車、大客車、貨車、機器腳踏車四類車輛，

依本法機動車輛使用牌照稅分類稅額表之規定課徵之（如附表）。

- 二、船舶：總噸位在五噸以上者，營業用每艘全年新臺幣一萬六千三百八十元，非營業用每艘全年新臺幣四萬零三百二十元；未滿五噸者，營業用每艘全年新臺幣九千九百元，非營業用每艘全年新臺幣一萬七千五百五十元。

### 第三章 免稅範圍

下列交通工具，免徵使用牌照稅：

- 一、屬於軍隊裝備編制內之交通工具。
  - 二、在設有海關地方行駛，已經海關徵收助航服務費之輪船。
  - 三、專供公共安全使用，而有固定特殊設備及特殊標幟之交通工具：如警備車、偵查勘驗用車、追捕提解人犯車、消防車、工程救險車及海難救險船等。
  - 四、衛生機關及公共團體設立之醫院，專供衛生使用而有固定特殊設備及特殊標幟之交通工具：如救護車、診療車、灑水車、水肥車、垃圾車等。
  - 五、凡享有外交待遇機構及人員之交通工具，經外交部核定並由交通管理機關發給專用牌照者。
  - 六、專供運送電信郵件使用，有固定特殊設備或特殊標幟之交通工具。
  - 七、專供教育文化之宣傳巡迴使用之交通工具，而有固定特殊設備及特殊標幟者。
  - 八、專供持有身心障礙手冊，並領有駕駛執照者使用之交通工具，每人以一輛為限。但因身心障礙情況，致無駕駛執照者，每戶以一輛為限。
  - 九、專供已立案之社會福利團體和機構使用，並經各地社政機關證明者，每一團體和機構以三輛為限。
  - 十、經交通管理機關核准之公路汽車客運業及市區汽車客運業，專供大眾運輸使用之公共汽車。
  - 十一、離島建設條例適用地區之交通工具在該地區領照使用者。但小客車引擎總排氣量超過二四〇〇 CC 者，不在此限。
- 前項各款免徵使用牌照稅之交通工具，應於使用前辦理免徵使用牌照稅手續，非經交通管理機關核准，不得轉讓、改裝、改設或變更使用性質。

### 第 7 條 (刪除)

### 第四章 徵收程序

使用牌照稅之徵收方式如左：

### 第 9 條

- 一、汽車每年徵收一次。但營業用車輛得分兩期徵收。

二、機器腳踏車及其他交通工具每年徵收一次。

使用牌照稅於每年四月一日起一個月內一次徵收。但營業用車輛按應納稅額於每年四月一日及十月一日起一個月內分二次平均徵收。

**第 10 條** 主管稽徵機關於開徵使用牌照稅前，應填發使用牌照稅繳款書送達交通工具所有人或使用人，並將各類交通工具應納之稅額及徵稅起訖日期分別公告之。

交通工具所有人或使用人領用臨時牌照；汽車運輸機構、汽車買賣、製造、修理行廠領用試車牌照；其應納稅額，按日計算。但領用臨時牌照，期間以十五日為限。

**第 11 條** 前項領用臨時牌照車輛之應納稅額，依第六條附表規定各類車輛稅額之中位數計算；領用試車牌照者之應納稅額，按表列汽車、機器腳踏車之最高稅額計算之。

凡新購、新進口或新裝配之交通工具，應檢附進口或其他來歷證件，向交通管理機關申請登記檢驗手續。如經檢驗合格後，由申請人檢具登記檢驗之合格證件，連同上項證件，送主管稽徵機關查對其種類及使用性質確實相符，並經辦理繳納當期使用牌照稅後，再憑納稅收據及所有證件，向交通管理機關領取號牌。

**第 12 條** 交通工具未繳清使用牌照稅及罰鍰前，不得辦理過戶登記。  
交通工具申請過戶或業已報停之交通工具申請恢復使用時，交通管理機關應查驗已納當期使用牌照稅後，方予受理，並將相關之異動資料通知該管稽徵機關。

交通工具所有人或使用人對已領使用牌照之交通工具，不擬使用者，應向交通管理機關申報停止使用，其已使用期間應納稅額，按其實際使用期間之日數計算之；恢復使用時其應納稅額，按全年稅額減除已過期間日數之稅額計算之。

**第 13 條** 交通工具未經所有人或使用人申報停止使用者，視為繼續使用，仍應依法課徵使用牌照稅。

已領使用牌照之交通工具發生改換機件或改設座架等，應由交通工具所有人或使用人向交通管理機關辦理變更手續。變更前後應納稅額相同者，免再納稅；原屬免稅或原納較低稅額之交通工具，變更為應稅或應納較高稅額者，應按日計算徵收差額部分之稅額；原屬應稅或原納較高稅額變更為

**第 14 條** 免稅或應納較低稅額者，應按日計算退還差額部分之稅額。  
前項交通工具之所有人或使用人，不向交通管理機關辦理變更手續，且未依規定補繳稅款者，視為移用使用牌照。

已領使用牌照之交通工具所有權轉讓時，應依照規定向交通管理機關辦理過戶登記。

**第 15 條** 交通工具過戶後之使用性質，原屬免稅或原納較低稅額變更為應稅

或應納較高稅額者，應按日計算差額部分之稅額，由新所有人或使用人繳納之；原屬應稅或原納較高稅額變更為免稅或應納較低稅額者，應按日計算退還差額部分之稅額，由稽徵機關退還之。不依規定辦理過戶登記且未依規定補繳稅款者，視為移用使用牌照。

新產製、新進口或新裝配開始使用之交通工具，應納使用牌照稅，按全年稅額減除已過期間日數之稅額，計算徵收。

第 16 條 已納使用牌照稅之交通工具，所有權轉讓時，如原所有人已納全期使用牌照稅者，新所有人免納當期之稅。

第 17 條 (刪除)

第 18 條 (刪除)

第 19 條 (刪除)

#### 第五章 查緝程序

第 20 條 使用牌照不得轉賣、移用，或逾期使用。

使用牌照稅徵收期滿後，應由主管稽徵機關會同警察機關派員組織

第 21 條 檢查隊，舉行車輛總檢查，並得由主管稽徵機關或警憲隨時突擊檢查。

第 22 條 檢查人員執行職務時，應佩帶臂章。主管稽徵機關人員，應由各主管稽徵機關核發檢查證，以資證明。

第 23 條 查獲違反本法之交通工具，應責令該所有人或使用人，預繳稅款及罰鍰之同額保證金，或提供相當財產擔保。未預繳保證金，或無法提供相當財產擔保時，稽徵機關得代為保管該項交通工具號牌或行車執照，掣給保管收據，俟繳清稅款及罰鍰後，再憑發還。

第 24 條 違反本法之交通工具所有人或使用人，於查獲時，棄置而去，經揭示招領後，逾三個月仍無人認領者，稽徵機關得將該項交通工具公開拍賣，所得價款，除扣繳本稅外，解繳國庫。

#### 第六章 罰則

第 25 條 交通工具所有人或使用人未於繳款書所載繳納期間內繳清應納稅款者，每逾二日按滯納數額加徵百分之一滯納金，逾三十日仍未繳納者，移送法院強制執行。

第 26 條 (刪除)

第 27 條 (刪除)

第 28 條 逾期未完稅之交通工具，在滯納期滿後使用公共水陸道路經查獲者，除責令補稅外，處以應納稅額一倍之罰鍰，免再依第二十五條規定加徵滯納金。

報停、繳銷或註銷牌照之交通工具使用公共水陸道路經查獲者，除責令補稅外，處以應納稅額二倍之罰鍰。

第 29 條 違反本法第十一條規定，經查獲之交通工具，主管稽徵機關應責令

補稅領照，並處以應納稅額一倍之罰鍰。

第 30 條

違反第十二條規定，新購未領牌照之交通工具，使用公共水陸道路經查獲者，除責令補稅外，並處以應納稅額一倍之罰鍰。

第 31 條

交通工具使用牌照有轉賣、移用者，處以應納稅額二倍之罰鍰。但最高不得超過新臺幣十五萬元。

第 32 條

利用非交通工具之設備，作為一般交通工具，行駛公共水陸道路者，由交通管理機關依道路交通管理處罰條例之規定辦理。

第 33 條 (刪除)

第 34 條 (刪除)

第 35 條 (刪除)

第 36 條 (刪除)

第 37 條

使用牌照稅徵收細則，由直轄市及縣(市)政府依本法分別擬訂，送財政部備案。

第七章 附則

第 38 條 本法自公布日施行